CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

F.1: ¡ARDE EL MUNDIAL!

ENTREVISTA EXCLUSIVA

NIGEL MANSELL HABLA DE TODO

TURISMO: COMO SE PREPARA UN SIERRA

T.C. en el Autódromo: CHEVROLET vs. FORD vs. ¡DODGE!

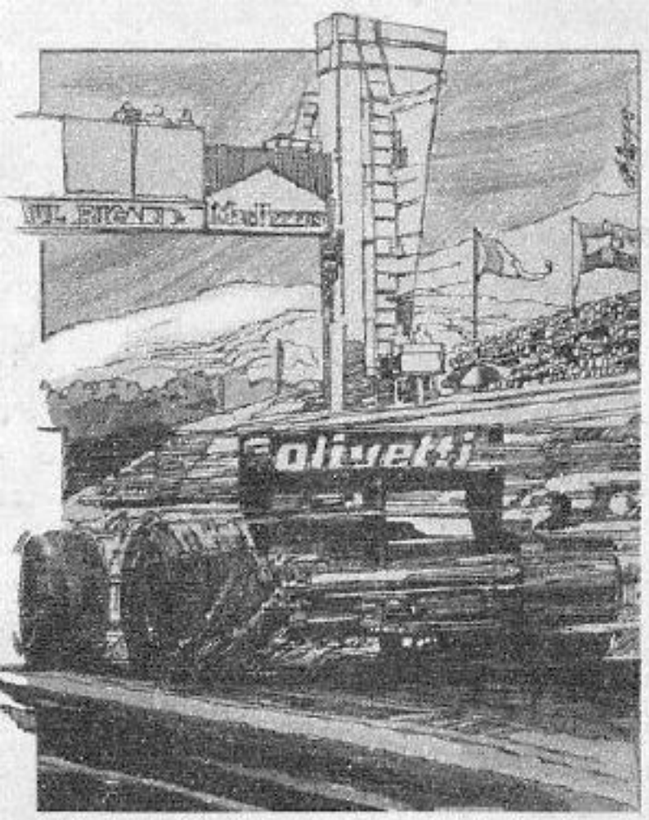
BATALLA TOTAL

F.2 EN PTO. IGUAZU

LAMINA COLOR DE LE MANS

Nº 1044 del 9 al 15 de julio de 1986 - Argentina: $ 1.20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs 1.350

Las revistas de Mauro



FORMULA UNO

GRAN PREMIO DE FRANCIA

SUPERMANSELL

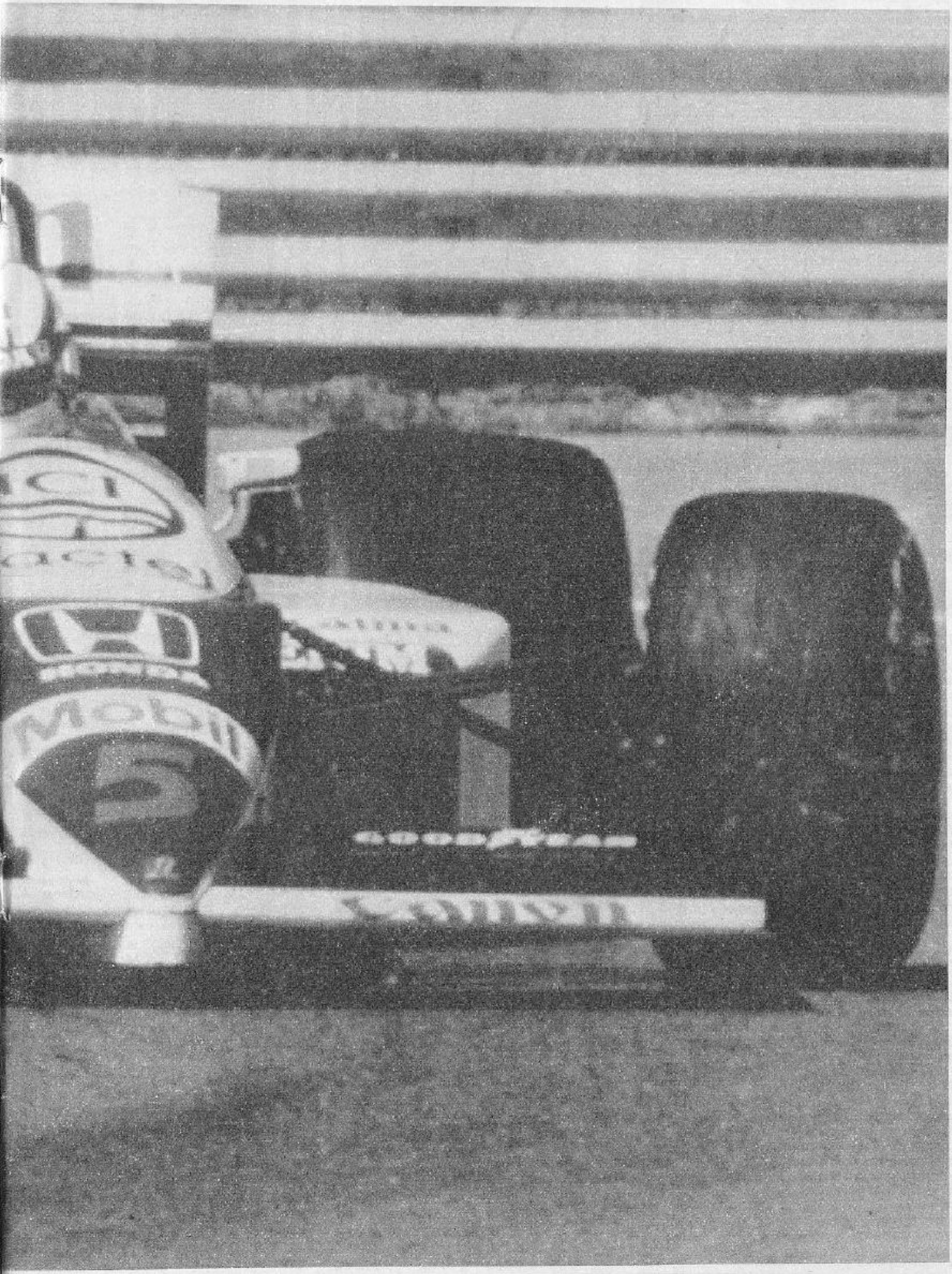
Poco menos que ignorado en los pronósticos de comienzos de temporada (ver nota aparte), el británico de Williams sigue confirmándose como paladín del ataque del poderoso motor Honda sobre la "temerosa" F-1. Y en el renovado Paul Ricard consiguió su tercer triunfo de la temporada, convirtiéndose en el primero en perseguir tal halago este año y poniéndose a tiro de un punto del líder Prost, que volvió a escoltarlo. Otro "Hondazo" y...

Nigel Mansell fue ganador por tercera vez en la temporada 1986, pero es **Alain Prost** –que ganó dos GG.PP.– quien comanda el Campeonato Mundial, que ahora ha terminado en su primera mitad. Con el Gran Premio de Francia se ha cerrado la serie de carreras inicial del torneo '86, y uno se aventura en el oscuro bosque de los pronósticos. Simplemente diremos que damos por descontada la superioridad del conjunto chasis **Williams** motor **Honda**, razón por la cual nosotros "vemos" Campeón del Mundo a Nigel Mansell. Los tres punteros del certamen están muy próximos entre sí, y podemos agregar a **Rosberg** y **Piquet**, quienes se mantienen en carrera, pero si todo transcurre regularmente, no hay duda de que Mansell es el favorito. Porque va fuerte y bien, y el domingo pasado lo ha demostrado una vez más; porque tiene un gran auto y porque su motor saca más caballos de fuerza con la misma cantidad de combustible. Lo confirmaron dos hechos. El domingo, durante la carrera, un hombre de **Goodyear** nos dijo que Prost y Mansell tenían exactamente las mismas gomas. Al final del G.P., Prost dijo en la sala de prensa: **"Mi carrera fue exactamente como había previsto, con una parada para cambiar neumáticos, no dos como hicieron otros. Sólo que después de mitad de la carrera, com-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Franco Lini
Radiofotos: A.P.

NO PERDONA



Nigel Mansell usufructuó inteligentemente las bondades de su Williams-Honda, el cual posee la mejor conjunción entre chasis y motor, debido a un consumo moderado de combustibles que le permitió al inglés hacer una tranquila carrera.

probé que los cálculos que hicimos en los entrenamientos eran erróneos, ya que el consumo era superior al previsto. Por eso debí reducir la presión de sobrealimentación y, por ende, la potencia para poder terminar. Por eso Mansell me pudo alcanzar nuevamente cuando salió a pista luego de haberse detenido por segunda vez en boxes".

¿Está claro? Prost afirma implícitamente que el motor Honda tenía más mo. En este punto, y salvo nuevos hechos, no es difícil predecir que el Williams - Honda no irá más rápido que cualquier otro auto en las próximas carreras, lo que hará que Piquet y Mansell acumulen más puntos.

El Gran Premio de Francia fue una carrera movida debido a la cantidad de cambios de neumáticos que hubo, con el consiguiente cambio de las posiciones aparentes; pero en realidad fue una prueba lineal, simple. Williams y Honda y la brevísima inclusión de Senna con el Lotus. Los Ligier de Arnoux y Laffite estuvieron en las primeras posiciones, pero en contra suya estuvieron las condiciones climáticas, debido a la súbita caída de la temperatura que dejo en nada la ventaja que tenían las gomas Pirelli. Esto fue tambien un error en la elección de neumáticos que hicieron los pilotos, y aunque Ligier estuviese entre los primeros seis, no podía competir por la victoria. Por más que no sepamos exactamente las condiciones de regulación del motor en función del consumo, tenemos la impresión de que deberían circular con algunos caballos de fuerza menos que los demás. Carrera lineal, dijimos, simple pero también aburrida, aunque tuvo una demostración de combatividad final de Piquet, quien llegó a conquistar el tercer puesto a expensas de Rosberg. Regularmente, Piquet había cambiado la puesta a punto de su auto y, equivocándose, perdiendo terreno en la parte inicial, pero se recuperó en la última lo que confirma lo que habíamos dicho inicialmente sobre la superioridad del Williams. Por lo demás, la carrera no dejó mucho. Las Ferrari no hicieron gran cosa, el Force - Ford de Tambay hizo una competencia regular aunque con una potencia máxima muy alta. Mientras, los Benetton, quizá pudieron colocarse

¿QUE PASO CON SENNA?

Lo vimos hacer extraños gestos a **Ayrton Senna** poco antes de la largada, con el auto en su lugar de partida. Se paseaba por la zona pintada con cuadrados blancos, restregando la suela de sus botitas contra el piso. "**Estaba verificando la adherencia, algo de extrema importancia en el momento de largar, cuando hay que dosificar la potencia para poder hacer avanzar el auto rompiendo la inercia de la estática**". Tuvo éxito, ya que partió muy bien, al igual que Mansell, y por tres vueltas los dos condujeron la danza, dando la impresión de dejar atrás al grupo. En la cuarta, **Senna no estaba más**... Mansell apareció solo perseguido por Arnoux. "**Fue culpa mía, un error**", dijo Senna "a bocajarro" delante de un micrófono. Más tarde hubo versiones diferentes, indicando que pisó una mancha de aceite, pero eso no es posible.

No pudo ser por el auto de **Le Cesaris**, que había roto el motor, ya que esto aconteció luego del abandono de Senna. De hecho, Senna, **Ghinzani**, **Nannini** y De **Cesaris abandonaron** en la misma vuelta, pero como Senna estaba en punta y los demás muy lejos, está claro que el brasileño se fue de pista independientemente de cualquier otro acontecimiento. Sobre el aceite dejado por De Cesaris se deslizó **Ghinzani** provocando así su toque con Nannini. Ghinzani y Nannini sí pueden invocar la mala suerte...

LAS PENURIAS DE NANNINI

Michele Alboreto continuó, testarudo, no obstante que todo se perdió en la largada. Cuando dieron la señal de partida se quedó quieto en el medio de la pista, en lo que fue un momento de alta tensión: "**Alcé la mano para hacer entender que no podía largar regularmente. Quizás el largador no me haya visto, no sé; de lo que estoy seguro es que fue un momento de pavor, porque existía la posibilidad de que algún auto se me viniese encima. Pasaban los segundos y mi miedo aumentaba porque los últimos llegaban a mi altura a una velocidad cada vez mayor. Todo salió bien, por suerte. Fue el embrague el causante de mi problema, sobrecalentado luego de varios segundos de espera. Pude partir, pero muy atrás. Mi carrera, incluyendo todo eso, fue decente**".

Alboreto no había del auto, que con el tanque a pleno en las pruebas del domingo a la mañana se había revelado aún menos equilibrado que en los días anteriores, haciendo que conducirlo fuese algo realmente difícil.

En cuanto a **Johansson**, que durante los tres días de entrenamiento, clasificación y carrera tuvo una infección viral, entró a boxes repetidamente, aunque se dijo que estas detenciones estaban motivadas por problemas eléctricos. Tendrán razón, ya que el comando de aire es accionado eléctricamente...

Para Ferrari, entonces, fue una jornada negra, si bien no se esperaba gran cosa. Es cierto que la largada fue dada mientras Alboreto tenía la mano alzada. Ese espectáculo escalofriante, con la Ferrari detenida mientras los demás autos le pasaban cerca, trajo a la memoria de todos la escena de la Ferrari de Pironi detenida en Montreal, contra la cual se estrelló el Osella de Riccardo Patrese...

Algo que podría excusar parcialmente al largador, **Derek Ongaro**, es que poco antes de la largada se lo vio junto al presidente de la FISA, **Jean-Marie Balestre**, quien hablaba gesticulando. No era el momento de estar molestando a quien tenía por delante una tarea tan delicada.

EL RETIRO DE B.M.W.

Curiosa escena la que reunió a algunos periodistas italianos alrededor de tres personajes que probablemente se juntaban por última vez. Una especie de "última cena" para **Bernie Ecclestone**, dueño de **Brabham**, **Peter Flohr**, jefe de **BMW Motorsport** y el ingeniero **Vittorio Levi**, director general de **Olivetti**. Una cena organizada con el evidente intento de clarificar las relaciones entre las tres partes actualmente unidas en las pistas de la F-1. Intento alcanzado en lo que se refiere al pasado y al presente, pero que ha suscitado nuevos interrogantes con respecto al futuro.

Tuvimos la confirmación de la decisión de BMW de abandonar la F-1 a fines de 1986, con algunos detalles agregados. Peter Flohr reveló que la decisión se tomó con el consejo de administración de BMW dividido entre favorables y contrarios. En esa reunión prevaleció la idea de dedicarse a los autos más cercanos a los de serie, como los de **Grupo A**, con el M3 de 4 válvulas por cilindro para 1987 y con el M6 para 1988.

En este punto intervino Bernie Ecclestone con una honesta autocrítica: "**Estamos descontentos con la decisión de BMW, aunque llegó por culpa nuestra, por la no competitividad de nuestro auto en 1986. Descontentos y avergonzados, porque nuestro auto revolucionario no ha funcionado. Era un salto en la oscuridad, el hacer un coche anticonvencional. Otros lo han hecho antes que nosotros obteniendo buenos resultados (tal como lo hizo Chapman con el Lotus y el efecto suelo). Nosotros en cambio, desilusionamos. Entre nosotros y BMW no hay problemas y no los habrá en el futuro. Queremos por lo tanto, darle alguna satisfacción antes del fin de la temporada, y por esto es probable que volvamos a los viejos BT54 con el motor vertical, y esto es noticia, además de la admisión plena de la falla del auto ultrachato**".

El dirigente de Olivetti, Vittorio Levi, con palabras bastante claras, aunque se prestaban a diversas interpretaciones, dijo: "**Los resultados de Brabham en 1986 no son tan buenos como los de 1985, aunque lo que nos ha llevado a la F-1 no fue sólo la obtención de resultados... Nosotros con Brabham tenemos un contrato de tres años que incluye a 1987, por lo cual decimos que no existe actualmente un problema. Todavía existe cierta perplejidad por los resultados de 1986, demasiado modestos para las ambiciones declaradas. Nuestra lógica indica que es importante tener una presencia calificada con prestaciones a la altura. Nosotros entendemos que las inversiones son muy positivas desde el punto de vista publicitario, sobre todo por la difusión televisiva. El concepto importante es que las computadoras han llegado a ser un producto de consumo y que la publicidad es un elemento esencial. Por otra parte, la acción a través de la F-1 es válida como lo demuestra la llegada de nuestras firmas competidoras. Todavía Olivetti no puede permitirse un patrocinio a cualquier costo, pero debe alcanzar un nivel elevado. Por esto digo que cuando Brabham presente su programa estimaremos nuestra acción para el futuro**". Todo esto provocó una inmediata respuesta de Ecclestone, medida y segura: "**Sabemos que no hemos dado a Olivetti lo que ella esperaba. Para el futuro deberemos examinar el panorama como se presente y luego decidir**".

Podio en el reducido circuito de Paul Ricard. Mientras Nigel Mansell acomoda su enorme ramo de flores, Alain Prost responde al periodismo y Nelson Piquet mira a Jean Marie Balestre (de espaldas). Abajo, el McLaren de Prost tuvo un alto consumo de nafta que alteró la estrategia del equipo. Keijo Rosberg no pudo estar a la misma altura de su coequipier.







entre los primeros, como hizo **Berger** en los primeros giros, aunque gracias a las acrobacias del piloto, lo que provocó un trompo, primero, y luego la rotura de la caja de velocidades.

Hubo incluso un incendio, en la línea de llegada –que fue colocada bastante lejos de la largada (algo extraño)– sobre el **Tyrrell** de **Streiff**, que provocó la afanosa intervención de los bomberos. Por suerte hubo más humo que fuego.

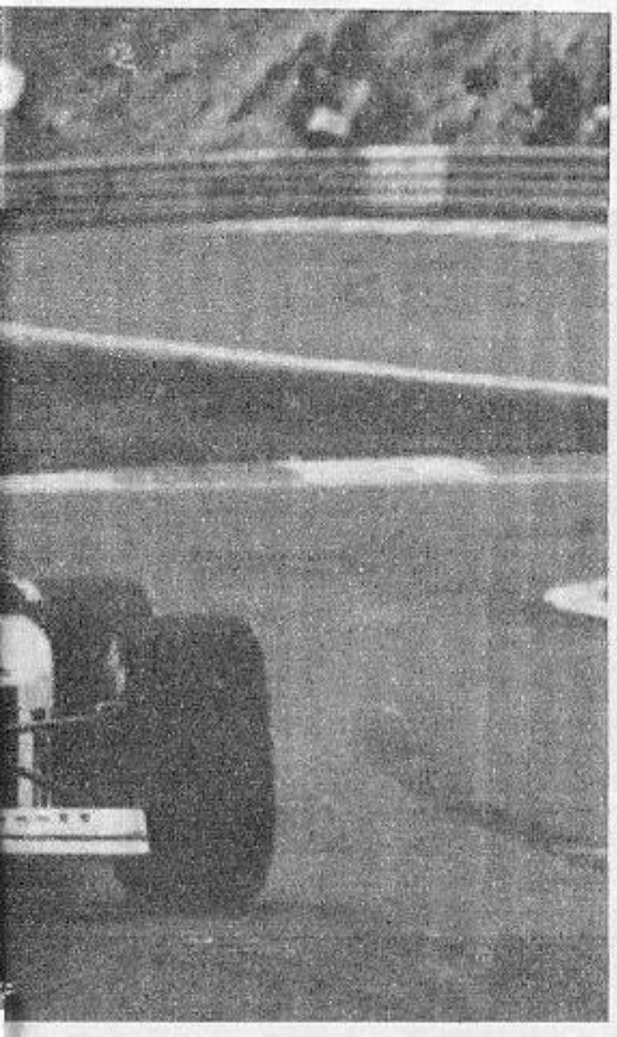
La **organización** podría haber sido buena, como lo fue siempre en el pasado, pero la manía de grandeza de la **Federación Francesa** provocó la superposición de un aparato organizativo extraño al local, lo que causó un gran caos.

NO APARECE - Parece una fábula, pero el nuevo **Arrows A9** aún no se ha presentado, pese a que en cada Gran Premio se asegura que estará en el siguiente. Veremos si esta vez se cumple la promesa del equipo y lo vemos la semana que viene en Inglaterra.

HECHA LA LEY... - McLaren y **Williams** han dotado a sus autos de unas pequeñas "polleritas" horizontales en la parte inferior de los costados, similares a las que usó a principios del año el Force. Este auto, el año pasado tenía un pequeño "escalón" debido a una reducción del ancho de los pontones, al cual en 1986 le han agregado un pequeño listón con fondo plano. Tanto **Patrick Head** como **John Barnard** han hecho presente a los comisarios técnicos la irregularidad del equipo anglonorteamericano, pero no hubo ninguna inspección. Por esto, ambos llevaron a Paul Ricard estos apéndices aerodinámicos en sus autos. En particular, Head explicó: "**Se juega mucho con la tolerancia del regla-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





mento sobre el fondo plano, de 5mm; bastaría limitarla a 1mm y nadie podría hacer nada ilegal. Esta solución, nosotros la habíamos probado hace más de un año en el túnel de viento, pero la dejamos de lado por considerarla ilegal". En Brands Hatch habrá una reunión para abolir todos estos dispositivos.

RINLAND Y EL BT54 - De acuerdo con las declaraciones de **Ecclestone** y rumores insistentes en Paul Ricard, el **Brabham BT54** será utilizado por este equipo desde el Gran Premio de Inglaterra. El modelo anterior de **Murray** sufrió una cantidad de modificaciones realizadas por el ingeniero argentino **Sergio Rinland**, quien integra el equipo desde hace algunas semanas, tras dejar Williams.

BALESTRE MULTO A... BALESTRE - Las pruebas del viernes, que debía comenzar a las 9.30, se iniciaron bien

MOTOS - VELOCIDAD

¡...Y PEREZ SUBIO AL PODIO!

Llegó la hora de las grandes satisfacciones para **Guillermo "Willy" Pérez** y su Zanella. Y esa hora arribó el pasado domingo en ocasión del **Gran Premio de Bélgica**, séptima fecha del **Campeonato Mundial de Motociclismo**, que tuvo lugar en el circuito de **Spa Francorchamps**, con un brillante tercer puesto que le permitió al piloto argentino acceder por primera vez en la temporada y tras mucho tiempo, al podio.

El trabajo de Willy en Bélgica ya había insinuado sus buenas posibilidades desde las pruebas clasificatorias. Un décimo puesto resultó buen punto de partida, reforzado con la esperanza que depositaba en un cambio de cilindros en su moto lo que efectivizó para el día de la carrera.

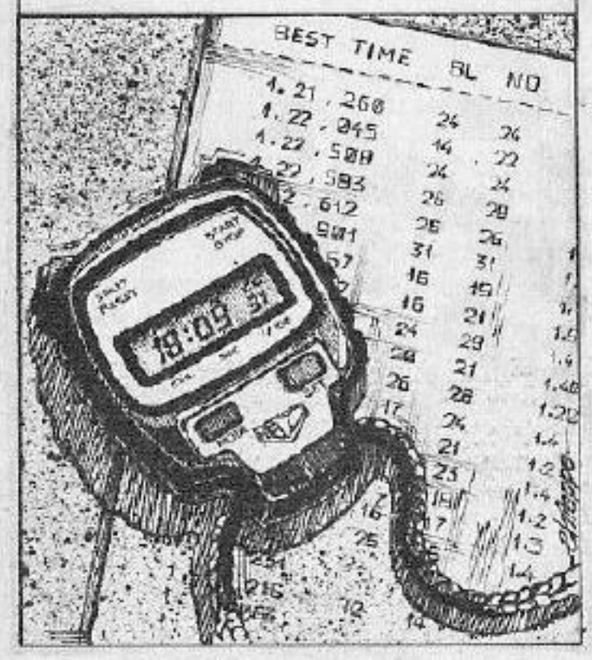
Las expectativas del argentino se vieron cristalizadas el domingo con una brillante actuación, que tuvo además el mérito de concretarse bajo una lluvia torrencial. Así Willy se encaramó desde el principio al lote de los punteros, y pese a que Brigaglia y Patroniro lograron, al promediar la carrera, escapársele, el argentino mantuvo un buen ritmo que le permitió contener a **Fausto Grosini**, el puntero del Campeonato, y conservar el tercer puesto por apenas 94/100, sumando así una decena de puntos que le permiten totalizar 21 y ocupar la séptima posición en el certamen.

En cuanto a la carrera, en general, tuvo finalmente como vencedor a **Domenico Brigaglia**, quien completó las 14 vueltas en 43m21s59/100 a un promedio de **134,447 Km/h**. También hubo carreras de las clases **250 y 500**. En esta última retornó a la victoria **Randy Mamola** con una **Honda** y tras cubrir las 24 vueltas en 57m25s02/100, a un promedio de **145,044 Km/h**. Segundo quedó **Eddie Lawson**, quien sigue al frente del Campeonato. La categoría del cuarto de litro vio un nuevo éxito del ascendente español **Alfonso Pons**, también con **Honda** y tras emplear **47m43s42/100** a un promedio de **139,604 Km/h** para 16 vueltas.

ENCELEC
LINEA COMPLETA
REPUESTOS PARA
CARBURACION Y ENCENDIDO
POR INAUGURACION
DESCUENTOS ESPECIALES
ASAMBLEA 662
TEL. 921-5974
GEZAL

Repuestos Asamblea
LINEA LEGITIMA
DODGE 1500/GACEL
Resp. Nacionales e Importados
Partes de Carrocería - Accesorios
ASAMBLEA 642
TEL 92-0031
1424 BUENOS AIRES
GEZAL

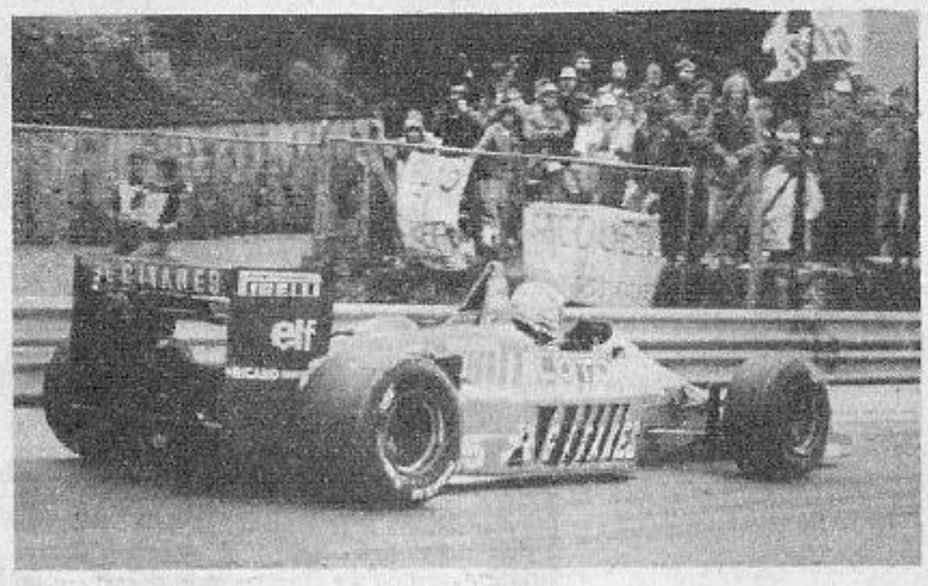
LOS NUMEROS

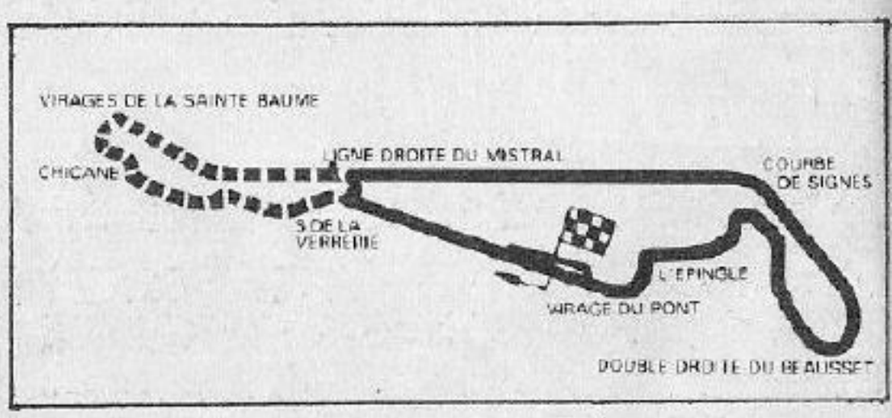


pasadas las 10 horas, lo cual encolerizó a **Jean-Marie Balestre** –en su triple condición de presidente de la **Federación Francesa**, de la FISA y de la FLA–, quien pretendía que el GP de Francia fuese un modelo.

La reacción de Balestre fue esperada por mucha gente, que se preguntaba si tendría la coherencia de penar a la Federación Francesa con una multa elevada, tal como hizo en Río de Janeiro con los brasileños. En efecto, el sábado hubo un comunicado oficial de la FISA que no explicaba a quién se multaba –con US$ 15.000–, si bien la falla aducida (carencia en el sistema de transmisión radial) hacía suponer era el circuito de **Paul Ricard**. ¿Habrá tenido vergüenza Balestre (como presidente de la FISA) de decir que estaba multándose a sí mismo? (como presidente de la Federación Francesa de Automovilismo)...

GP EN LAGUNA SECA - **Bernie Ecclestone** estuvo reunido con directivos del autódromo de **Laguna Seca** con la intención de poder dar a la costa oeste de los EE.UU. su GP de F-1 para el año entrante. En un principio habría acordado una suma de **seis millones** de dólares para invertirlos en sustanciales modificaciones al circuito. Además se insinúan en el ánimo de Bernie las intenciones de poder realizar allí también un GP de **motociclismo**.





Una vez más los Ligier –aquí René Arnoux– tuvieron una dignísima actuación pese a la falta de potencia en sus plantas motrices.

CLASIFICACION

Gran Premio de Francia - Circuito Paul Ricard, de 3.797 km - 80 vueltas - Recorrido total: 303.760 km - 6-6-86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	**Nigel Mansell**	**Williams FW11-Honda**	**1h37m19s272**	**80**
2°	1	Alain Prost	McLaren MP 42C-TAG Porsche	a 17s128	80
3°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 37s545	80
4°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4 2C-TAG Porsche	a 46s703	80
5°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	a 1 v.	79
6°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	a 1 v.	79
7°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	a 2 v.	78
8°	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86	a 2 v.	78
9°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	a 3 v.	77
10°	3	Martin Brundel	Tyrrell 015-Renault	a 3 v.	77
11°	22	Christian Danner	Osella FA1G-M.Moderni	a 4 v.	76

Promedio del ganador: 188,062 km/h.
Récord de vuelta: Mansell en 1m09s993 a un promedio de 198,104 km/h.
Próxima competencia: el 13 de julio, Gran Premio de Inglaterra.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	ARN	PROST	ROSB	BERG	PIQ	LAFF	DUMF	TAMB	PATR
20	MAN	PROST	ROSB	PIQ	LAFF	DUMF	PATR	ARN	TAMB	ALB
30	PROST	ROSB	MAN	PIQ	ARN	TAMB	LAFF	DUMF	PATR	BRUN
40	MAN	PROST	PIQ	ROSB	ARN	LAFF	PATR	TAMB	ALB	BRUN
50	MAN	PROST	ROSB	PIQ	ARN	LAFF	ALB	TAMB	BRUN	PATR
60	MAN	PROST	ROSB	PIQ	ARN	LAFF	TAMB	BRUN	PATR	WAR
70	MAN	PROST	ROSB	PIQ	ARN	LAFF	PATR	BRUN	WAR	ALB

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	15	**Alan Jones**	Force THL2-Ford	Motor
4	23	**Andrea De Cesaris**	Minardi M186-M.Moderni	Motor
4	24	**Alessandro Nannini**	Minardi M186-M.Moderni	Colisión con Ghinzani
4	21	**Piercarlo Ghinzani**	Osella FA1G-M.Moderni	Colisión con Nannini
4	12	**Ayrton Senna**	Lotus 98T-Renault	Despiste
6	28	**Stefan Johansson**	Ferrari F.1/86	Válvula del turbo
8	19	**Teo Fabi**	Benetton M86-BMW	Motor
23	20	**Gewrhard Berger**	Benetton M86-BMW	Caja
33	29	**Hunb Rothengatter**	Zakspeed F1-841	Turbo
47	4	**Philippe Streiff**	Tyrrell 015-Renault	Motor
57	11	**Johnny Dumfries**	Lotus 98T-Renault	Turbo
65		**Patrick Tambay**	Force THL2-Ford	Frenos
66	18	**Thierry Boutsen**	Arrows A9-BMW	Desclasificado

ORDEN DE LARGADA

Ayrton Senna
Lotus-Renault
1m06s526/1000
Prom. 206,337 km/h.

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m06s75

Nelson Piquet
Williams-Honda
1m06s79

Rene Arnoux
Ligier-Renault
1m07s07

Alain Prost
McLaren-Porsche
1m07s26

Michele Alboreto
Ferrari
1m07s36

Keijo Rosberg
McLaren-Porsche
1m07s54

Gerhard Berger
Benetton-BMW
1m07s55

Teo Fabi
Benetton-BMW
1m07s81

Stefan Johansson
Ferrari
1m07s87

Jacques Laffite
Ligier-Renault
1m07s91

Johnny Dumfries
Lotus-Renault
1m08s54

Patrick Tambay
Force-Ford
1m08s61

Derek Warwick
Brabham-BMW
1m08s90

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m09s04

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m09s43

Phillippe Streiff
Tyrrell-Renault
1m09s70

Christian Danner
Arrows-BMW
1m09s73

Alessandro Nannini
Minardi-M.M.
1m09s79

Alan Jones
Force-Ford
1m09s92

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m09s98

Jonathan Palmer
Zakspeed
1m10s30

Andrea De Cesaris
Minardi-M.M.
1m11s48

Huub Rothengatter
Zakspeed
1m12s16

Piercarlo Ghinzani
Osella-M.M.
1m12s44

Allen Berg
Osella-M.M.
1m14s26

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Puntos
1°	**Williams**	61
2°	McLaren	56
3°	Lotus	36
4°	Ligier	22
5°	Ferrari	13
6°	Benetton	8
7°	Brabham	2
	Tyrrell	2



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(disputadas ocho competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	**Alain Prost**	**Francia**	39
2°	Nigel Mansell	Inglaterra	38
3°	Ayrton Senna	Brasil	36
4°	Nelson Piquet	Brasil	23
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	17
6°	Jacques Laffite	Francia	14
7°	René Arnoux	Francia	7
	Stefan Johansson	Suecia	7
9°	Gerhard Berger	Austria	6
	Michele Alboreto	Italia	6
11°	Martin Brundle	Inglaterra	2
	Teo Fabi	Italia	2
	Riccardo Patrese	Italia	2

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm Up	Carrera
Piquet	1m07s719	1m06s797	1m10s044	1m07s184	1m11s911	1m10s582
Prost	1m07s774	1m07s270	1m10s161	1m07s266	1m11s148	1m10s859
Senna	1m07s941	**1m06s526**	1m09s830	**1m06s807**	1m11s982	1m12s882
Mansell	1m08s076	1m06s756	1m10s232	1m09s819	1m11s257	**1m09s993**
Arnoux	1m08s389	1m07s114	**1m07s948**	1m07s075	1m11s696	1m10s227
Alboreto	1m08s862	1m07s365	1m11s488	1m09s161	1m13s032	1m11s747
Rosberg	1m08s955	1m07s545	1m11s461	1m08s175	**1m10s968**	1m11s402
Johansson	1m08s960	1m07s874	1m12s687	1m08s881	1m13s163	1m21s581
Laffite	1m09s496	1m07s913	1m09s523	1m08s288	1m13s402	1m11s220
Brundel	1m09s897	1m09s044	1m11s350	1m10s293	1m14s226	1m12s976
Fabi	1m09s963	1m08s703	1m10s974	1m07s818	1m12s692	1m18s154
Berger	1m09s966	1m07s835	1m09s742	1m07s554	1m19s030	1m12s436
Nannini	1m10s545	1m09s792	1m15s233	1m10s630	1m15s019	1m17s795
Tambay	1m10s747	1m09s108	1m10s853	1m08s616	1m18s283	1m12s472
Palmer	1m10s907	1m10s305	1m10s074	1m10s511	1m15s590	1m14s689
Dumfries	1m10s920	1m09s477	1m10s483	1m08s544	1m13s681	1m12s572
Danner	1m11s037	1m09s737	1m13s476	1m10s614	1m15s222	1m14s208
Warwick	1m11s080	1m09s471	1m10s109	1m08s905	1m12s875	1m12s976
Streiff	1m11s096	1m09s935	1m11s949	1m09s700	1m14s696	1m13s810
Boutsen	1m11s376	1m09s987	1m12s811	1m28s882	1m14s222	1m12s847
Jones	1m11s428	1m09s929	1m12s907	1m10s733	1m14s338	
Patrese	1m11s464	1m09s624	1m09s921	1m09s436	1m12s704	1m12s702
De Cesaris	1m11s983	1m11s483	1m11s480	1m21s859	1m15s907	1m17s683
Ghinzani	1m12s982	1m13s997	1m12s528	1m12s443	1m15s442	1m17s832
Rothengatter	1m17s852	1m12s940	1m15s407	1m12s163	1m15s833	1m17s441
Berg	1m40s649	2m58s486	1m15s027	1m14s264	1m16s809	1m19s574

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

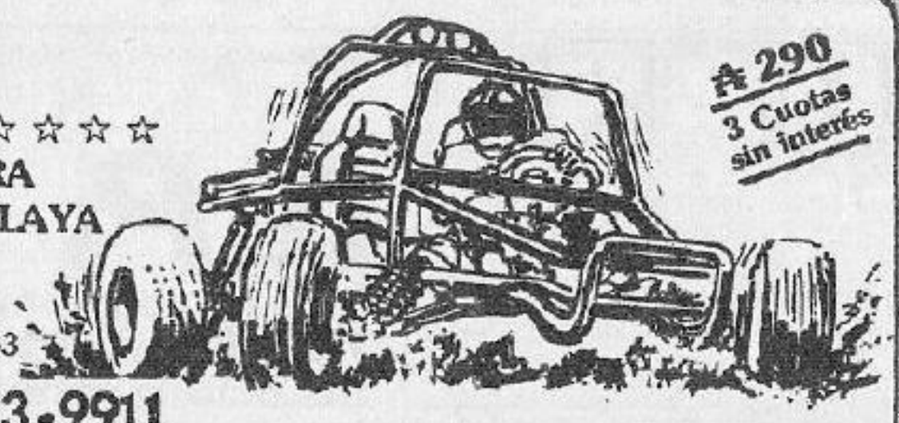
☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **PRESENTA** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

*** EL PRIMER TODO TERRENO ARGENTINO CON BASTIDOR PARA CITROEN - RENAULT Y TODO TIPO DE MOTOR PARA CIUDAD, CAMPO Y PLAYA**

*** ESTRUCTURAS CON SELLO DE GARANTIA. * SEGURIDAD ***

ENTREGA INMEDIATA

Certificados para patentamiento. .....Envios al interior ..... Registro Industrial Nº 47.163



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!

DISTRIBUIDORES TANDLER



INDUSTAP

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES



AUTOMOVILES TRACTORES

PEFECT CIRCLE

CONJUNTOS ARMADOS
LINEA COMPLETA
PRECIO SIN COMPETENCIA

Avda. Juan B. Justo 3032 - Tel.: 855-8537 Cap. Federal
Brandsen 231 - Tel.: 38480. Bahia Blanca

RACING PARTS

- Resortes para válvulas **ISKY.** Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. **ISKY.**
- Varillas levanta válvulas. **ISKY.**
- Platillos para válvulas Titanio hierro y Dural **ISKY.**
- Tacómetro **JONES** con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca **ARO.**
- Encendido **MALLORY.** Toda la línea.
- Carburadores **WEBER** y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador **HOLLEY** y **SW.**
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes **SIMPSON.**
- Bulones de biela **CARRILLO.**
- Cajas de velocidades de 5ta. **HEWLAND.**
- Pintura para caños de Escape **VHT.** Varios colores.
- **BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS WEAVER**

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

ESPECIALES PARA ARENEROS - TRICICLOS - TODO TERRENO
"WALTRAC" 10 x 15 y 205 x 14
PARA AVIONES Y VEHICULOS INDUSTRIALES
ENVIOS AL INTERIOR

OFERTA: Neumáticos de Karting ..... $60 el juego

A. LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4627

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO
* MECANICA
* CHAPA
* PINTURA

Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA

CALDAS 1328 (CP. 1427). TEL. 552-9051

BUTACAS VEIGA

- FIAT - TORINO ZX - RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. $25
- KOMBIS, MERAKI, RENEGADO
- DEPORTIVA c/cab.



GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 69
(1684) EL PALOMAR

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

CESAR GOÑI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
● CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A RODILLOS 3 LITROS ● TAPAS DE CILINDROS
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS

SPINA HNOS.

★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos
- Antiflama
- Visores

Dtos. Asoc. Pilotos, Clubes e Instituciones

Fabrica y distribuye **PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

CARBURADORES

CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

FABRICADOS CON PRODUCTOS

TELEFONO: 753-4769

Auto-kliner



* ENCENDEDORES
* LAVAPARABRISAS

25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD

PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS

AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES castaño

ESPERELO... FALTAN 2 días!

Para avisos: H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

CORSA

Año XXI N° 1044
Del 9 al 15 de julio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira.
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letteri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Norberto Fernández
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñes, J.M. Urteaga,
L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament **(Nueva York)**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

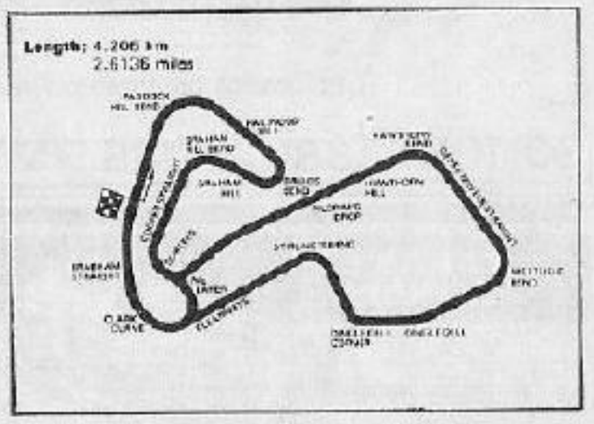
editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Muleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg
AREA PUBLICIDAD
Gerente: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

G.P. DE INGLATERRA

Por segundo domingo consecutivo habrá Fórmula Uno. Y el próximo, la cita será con el Gran Premio de Inglaterra, octava carrera del Campeonato Mundial. La actividad previa comenzará el viernes, con los entrenamientos, de 10 a 11.30 hora local, y la primera tanda clasificatoria, de 13 a 14 horas, repitiéndose el esquema el sábado. El domingo, llegará el momento de la carrera, que está prevista sobre 75 vueltas a partir de las 10.30 (hora argentina), con televisación en directo.



Una vez más, apenas tendremos una semana de descanso entre una y otra propuesta del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Y en este caso, es el **Gran Premio de Inglaterra**, el que convocará nuevamente a la categoría cuando aún no se han acallado totalmente los ecos de la carrera de Francia. Será esta cita con la competencia británica, la novena de la temporada y la que en la imaginaria división que en dos tramos tiene el torneo, marcará el comienzo de su segunda parte.

La Fórmula Uno se encontrará así el próximo domingo con una de sus carreras más tradicionales, que por realizarse precisamente en el país que constituye el núcleo de la actividad de la categoría, concentrará de manera especial numerosas expectativas.

En respuesta al sistema de alternar año tras año la sede del Gran Prix inglés, entre Silverstone y Brands Hatch, que se ha venido utilizando hasta ahora, le tocará en esta ocasión y como ocurre desde 1964, todos los años pares a **Brands Hatch**, contar con el privilegio de ser sede de la competencia. Ubicado en una zona de colinas del estado de Kent, al sudoeste de Londres, cuenta este circuito con una extensión de 4.206 metros en su trazado mayor.

Por sus características, este trazado mayor de Brands Hatch está considerado como uno de los más pintorescos, exigentes y completos del mundo. Es que su recorrido ofrece las más variadas propuestas, con zonas de subidas y bajadas y numerosas curvas. De ellas, y con excepción de la de Druids, señalada por los pilotos como una de las más difíciles del mundo, prevalecen las de media y alta velocidad, siendo las más conocidas la de Hawthorn, Westfield, Digle y Paddock. Esta última, a su vez, contiene una particularidad que la hace especialmente atractiva, ya que debe encararse a la derecha en un sector en bajada y se halla ubicada con posterioridad a la largada. No es difícil imaginarse entonces el impresionante espectáculo que puede observarse allí cuando el malón de autos encara por primera vez en carrera dicho sector.

En cuanto a los pronósticos, arriesgado resulta limitarlos al nombre de un piloto o equipo, y sí en cambio, resulta más atinado señalar que un grupo lógico de candidatos principales está integrado por los pilotos de Williams y McLaren, como así también Ayrton Senna, por Lotus. El brasileño es uno de los pilotos que mejores respuestas les ha dado, en sus presentaciones anteriores, a las múltiples exigencias que propone Brands Hatch. Sólo le faltaría para completarla un triunfo que bien podría llegar el domingo.

ASI LLEGARON EL AÑO PASADO

	PILOTO	AUTO	VTAS.
1°)	Alain Prost	McLaren MP 4/2 B Porsche	65
2°)	Michele Alboreto	Ferrari 156/85	64
3°)	Jacques Laffite	Ligier JS 25 Renault	64
4°)	Nelson Piquet	Brabham BT 54 BMW	64
5°)	Derek Warwick	Renault RE 60	64
6°)	Marc Surer	Brabham BT 54 BMW	63
7°)	Martin Brundle	Tyrrell 014 Renault	63
8°)	Gerhard Berger	Arrows A-8 BMW	63
9°)	Riccardo Patrese	Alfa Romeo 185 T	62
10°)	Ayrton Senna	Lotus 97 T Renault	60
11°)	Stefan Bellof	Tyrrell 012 Cosworth	59

El tiempo de Prost fue de 1h18m10s,436/1000.
Promedio del ganador: 236,405 km/h.

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m07s169/1000, a un promedio de 225,470 km/h (1985).
Mejor vuelta en carrera: Jacques Laffite (Ligier GS25 Renault) con una marca de 1m11s526/1000, a un promedio de 221,735 km/h (1985).

Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 010 B Honda) con un tiempo de 1h32m58s109/1000, a un promedio de 203,626 km/h, para las 75 vueltas (1985).
Nota: Estos datos corresponden al Gran Premio de Europa de 1985, que fue la última carrera del Campeonato Mundial de Fórmula Uno, efectuada en el circuito de Brands Hatch.

INGLESITAS

¿EL ULTIMO G.P. EN BRANDS HATCH?: Seguramente que sí, en caso de cumplirse una reciente disposición de la FISA que elimina la posibilidad de alternar año tras año el escenario de la carrera. Ante ello la FOCA ya tiene casi listo un contrato para que la sede, por lo menos en los próximos cinco años, sea Silverstone, lo que dejaría a Brands Hatch sin Gran Premio en Inglaterra, aunque con el consuelo de que, de vez en cuando, pueda ser posible sede del Gran Premio de Europa.

LA PRIMERA CARRERA DEL MUNDIAL: Fue precisamente el Gran Premio de Inglaterra y se realizó un ya lejano 13 de mayo de 1950 en el circuito de Silverstone. Resultó su vencedor **Giuseppe Farina**, con un Alfa Romeo, escoltado a 2s6/10 por su compatriota y coequipier Luigi Fagioli.

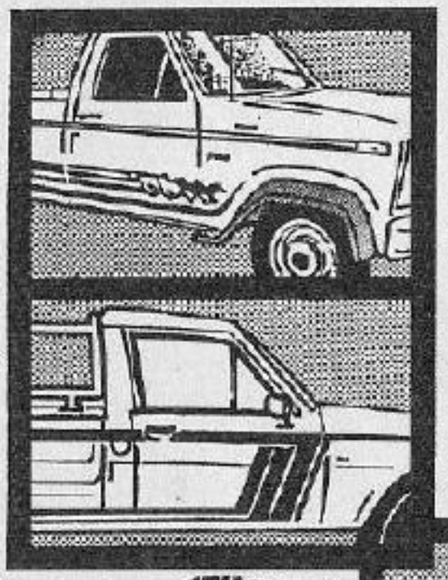
EL "QUINTUPLE" JIM CLARK: Y la referencia se la gana el inolvidable "escocés volador", por haberse quedado nada menos que en cinco ocasiones con este Gran Premio, siendo cuatro de ellas en forma consecutiva. De más está decir que Jim ostenta y ostentará durante un buen tiempo, el primado entre los ganadores de este Gran Premio.

PROPICIO PARA ARGENTINOS: Resultó a lo largo de su historial este Gran Premio de Inglaterra. Los tres máximos representantes que tuvimos en la Fórmula Uno, léase Juan Manuel Fangio, José Froilán González y Carlos Alberto Reutemann, lo ganaron al menos una vez cada uno. Incluso González lo hizo en dos oportunidades, en 1951 y 1954, siendo más recordada la primera, ya que ese triunfo fue el primero de Ferrari en el Mundial y el que le quitó el invicto a las Alfettas. Fangio venció únicamente en 1956, en tanto Lole lo hizo en 1978, tras aquella recordada maniobra del "sorpasso" a Niki Lauda.

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
13/5/50	Silverstone	Giuseppe Farina	Alfa Romeo
14/7/51	Silverstone	José Froilán González	Ferrari
19/7/52	Silverstone	Alberto Ascari	Ferrari
18/7/53	Silverstone	Alberto Ascari	Ferrari
17/7/54	Silverstone	José Froilán González	Ferrari
16/7/55	Aintree	Stirling Moss	Mercedes Benz
14/7/56	Silverstone	Juan Manuel Fangio	Ferrari
20/7/57	Aintree	Stirling Moss-T Brooks	Vanwall
19/7/58	Silverstone	Peter Collins	Ferrari
18/7/59	Aintree	Jack Brabham	Cooper-Climax
16/7/60	Silverstone	Jack Brabham	Cooper-Climax
15/7/61	Aintree	Wolfgang Von Trips	Ferrari
21/7/62	Aintree	Jim Clark	Lotus-Climax
20/7/63	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Climax
11/7/64	Brands Hatch	Jim Clark	Lotus-Climax
10/7/65	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Climax
16/7/66	Brands Hatch	Jack Brabham	Brabham-Repco
15/7/67	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Cosworth
20/7/68	Brands Hatch	Jo Siffert	Lotus 49-Cosworth
19/7/69	Silverstone	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
18/7/70	Brands Hatch	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth
17/7/71	Silverstone	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
15/7/72	Brands Hatch	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 D-Cosworth
14/7/73	Silverstone	Peter Revson	McLaren M 23-Cos
20/7/74	Brands Hatch	Jody Scheckter	Tyrrell 007-Cosworth
19/7/75	Silverstone	Emerson Fittipaldi	McLaren M 23-Cos
18/7/76	Brands Hatch	Niki Lauda	Ferrari 312 T-2
16/7/77	Silverstone	James Hunt	McLaren M 26-Cos
16/7/78	Brands Hatch	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-3
14/7/79	Silverstone	Clay Regazzoni	Williams FW 07-Cos
13/7/80	Brands Hatch	Alan Jones	Williams FW 07 B-C
18/7/81	Silverstone	John Watson	McLaren MP 4-Cos
18/7/82	Brands Hatch	Niki Lauda	McLaren MP 4B-C
16/7/83	Silverstone	Alain Prost	Renault RE 40
22/7/84	Brands Hatch	Niki Lauda	McLaren MP 4/2-Po
21/7/85	Silverstone	Alain Prost	McLaren MP 4/2-Po

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



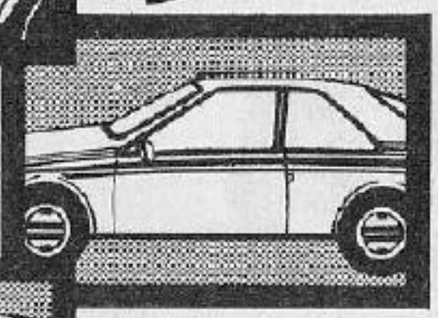
lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

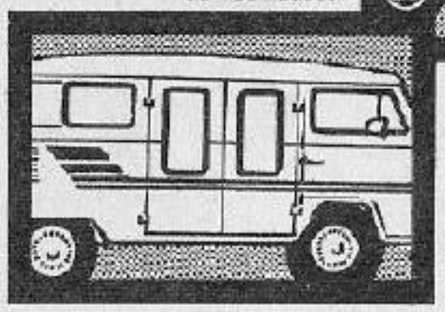
Amplia gamá de diseños y colores en cintas decorativas

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



TRIMBRITE PRODUCTS ®
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.





ENVIOS AL INTERIOR

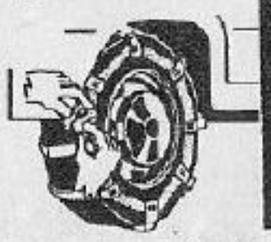
DUIKE

WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro

para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR



matraj

LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, BsAs.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Cap. - Tel. 58-9694

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS



ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES

DE MARCO HNOS. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 581 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

VOLANTES

matraj



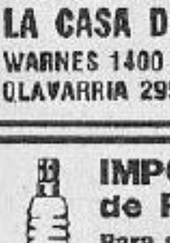
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.



IMPORTADAS de FRANCIA

Para su PEUGEOT
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFOMANCE
Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3383/65 • (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/8959

NO SE DEJE ENGAÑAR
VERIFIQUE QUE SEA
EL LEGITIMO

GUARDAPLAST ® LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

MITSUBISHI REPUESTOS

755-0280/7156
CONSULTE
MITSU-CAR S.A.

EDGE PUBLICITARIA SRL. COSQUIN 643, 1º P. "A". Tel. 331-2164

---

carbex Corp.

CARBURACION

PRIMERA FABRICA ESPECIALIZADA
EN REPUESTOS DE LA CARBURACION.
SOLICITE CATALOGO - LINEA COMPLETA.
AZUL 459 (1407) CAP. FED. ☎ 612-8219

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

CONSULTE SOBRE
AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736

AG ®

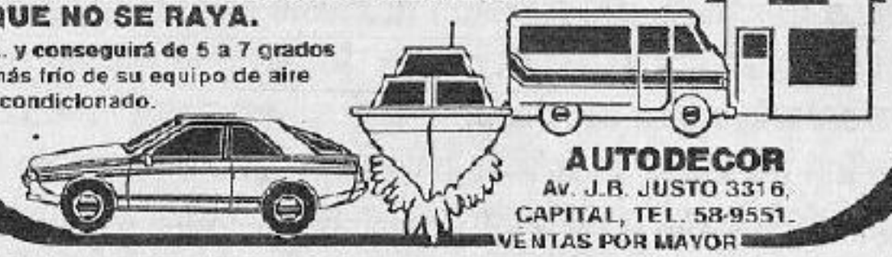




¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

Polarizamos su auto en 2 hs....
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.

... y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.



AUTODECOR

Av. J.B. JUSTO 3316,
CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

---

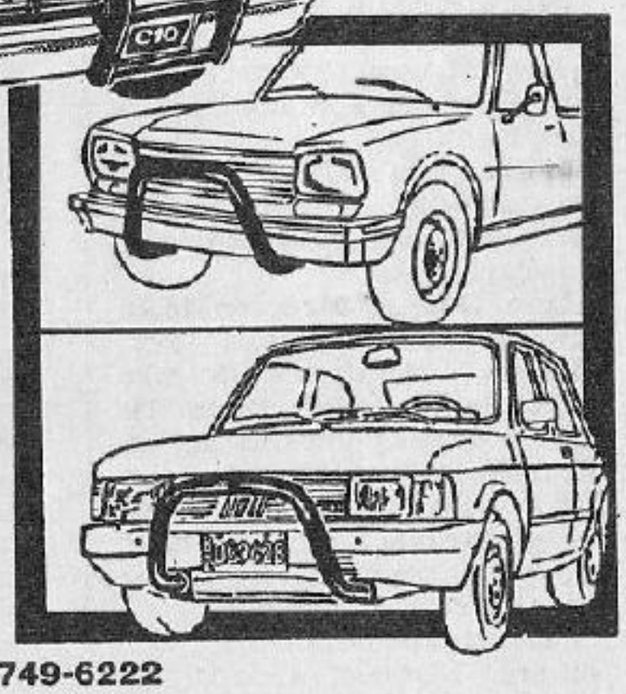
mp EQUIPAMIENTOO



Barras antivuelco.
Defensas de parrilla. Cajas de herramientas.
Enganches remolques. Pisos de madera.
Puertas de caja.
Tanques auxiliares de combustible.
Soportes ruedas de auxilio.

REPRESENTANTES:

CAR'S SHOP, Warnes 940 Cap.
Tel. 854-2815/6899
NEUMATICOS PETRUCHELLI,
Av. del Trabajo 7233, Cap. Tel. 687-7139
AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246
ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fe 1499,
Martínez, Tel. 798-0525
RODOLFO KILLAMET, Martínez Guerrero 1735,
Gral. Madariaga, Tel. 0267-4964
GIBOTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén.
Tel. 0943-23518
AUTOSUR S.A., San Martín y Rivadavia
Río Grande, Tierra del Fuego
AMARU S.A., Calle 4 Nº 564, La Plata, Tel. 021-33322
ACCESORIOS LOMBARDI, J.V. Zapata 143,
Mendoza, Tel. 061-292571
RUVILL, H. Yrigoyen 1245, Trelew, Tel. 0965-38866
ACCESORIOS CURUTCHET, Av. Buenos Aires
y Boulevard, Villa Gesell, Tel. 62904



ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

CITROEN 3CV - IES.

TALLER ESPECIALIZADO Y AUTORIZADO
IMPORTADOS - DYANE - VISA - GSA - CX.
CONTROL ELECTRONICO DE UNIDADES
CHAPA Y PINTURA - SEGUROS

TALLER: CALLE 42 Nº 3732 (1650) SAN MARTIN - Tel. 755-0020
VENTAS UNIDADES 0 Km. y USADAS: CALLE 101 (Ruta 8) Nº 2635 (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-9354

FORMULA DOS CODASUR

EN PUERTO IGUAZU, MISIONES

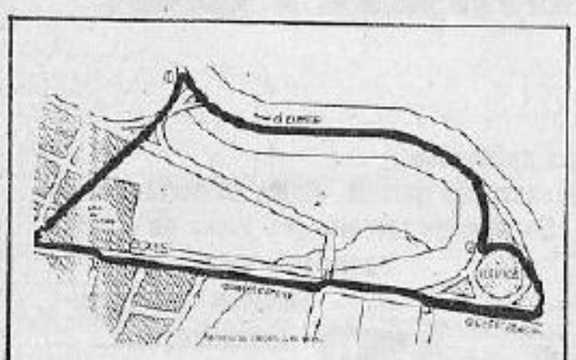
YOYO, REY DE LA SELVA

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco

En el flamante, tortuoso y conflictivo circuito urbano de la selvática provincia del extremo nordeste argentino, Guillermo Maldonado se impuso a la postre. Sorteó una jungla de inconvenientes que afectaron a todos –escenario mediante– desde las primeras prácticas previas, y que en carrera dejaron un apreciable saldo de víctimas entre quienes los más destacados fueron el "poleman" y prolongado líder, Cezar Pegoraro, y Willy Kissling, su tenaz perseguidor del principio. Escenario deficiente y competencia insólita.



Maldonado mientras se aproxima a la victoria –seguido circunstancialmente por D'Andrea– con el spoiler izquierdo ya "desaparecido" en el toque con Giacchino. A la izquierda se lo ve en el multitudinario podio elevando su copa. En una muy improvisada chicana emerge Miguel Angel Guerra entre el polvo de cemento. Lo siguen Verna, Benamo, Romagnoli y Günther. Circulando sobre el boulevard, Juan Carlos Giacchino perseguido por Maldonado.



FICHA GENERAL

Fecha: 6 de julio de 1986.
Denominación: Gran Premio de Puerto Iguazú (5ta. prueba del Campeonato de Fórmula Dos Codasur).
Lugar: Puerto Iguazú, Misiones, Argentina.
Ubicación: en el vértice norte de la ciudad.
Autoridades: Director de la Prueba: Rafael Fossacecca; **Adjunto:** Victor Chemes. **Colegio de Comisarios Deportivos:** Ramiro Balcarcel y Roberto Gardiol (Uruguay) y Ronaldo Bittencourt (Brasil, ausente sin aviso); **Comisario Técnico:** Carlos Funes.
Condiciones Climáticas: tiempo excelente. Sol. 25°C.
Participantes: en pista, 19. Largaron 18. Clasificaron 12.
Público: 35.000 personas.
Difusión: Canal 9, en directo para todo el país. Canal 2 ("Campeones") en diferido. Canales locales y brasileños. Radio Rivadavia ("Carburando"), Radio El Mundo ("Campeones"), Radio Splendid ("Autorradio Sport").
Infraestructura del escenario: pobre.
Organización: deficiente.
Espectáculo: regular.



Del protagonista principal de la carrera de Iguazú, el circuito, vamos a hablar con la extensión que el tema merece en nuestro "post-carrera" de la próxima semana. Realmente dan para tanto que no es posible hablar al mismo tiempo del aspecto deportivo y del institucional. Los problemas fueron muchos, y a pesar de la grande y buena voluntad de muchísima gente, hubo aspectos realmente bochornosos en esta nueva presentación de la Fórmula Dos Codasur, por primera vez en Misiones.

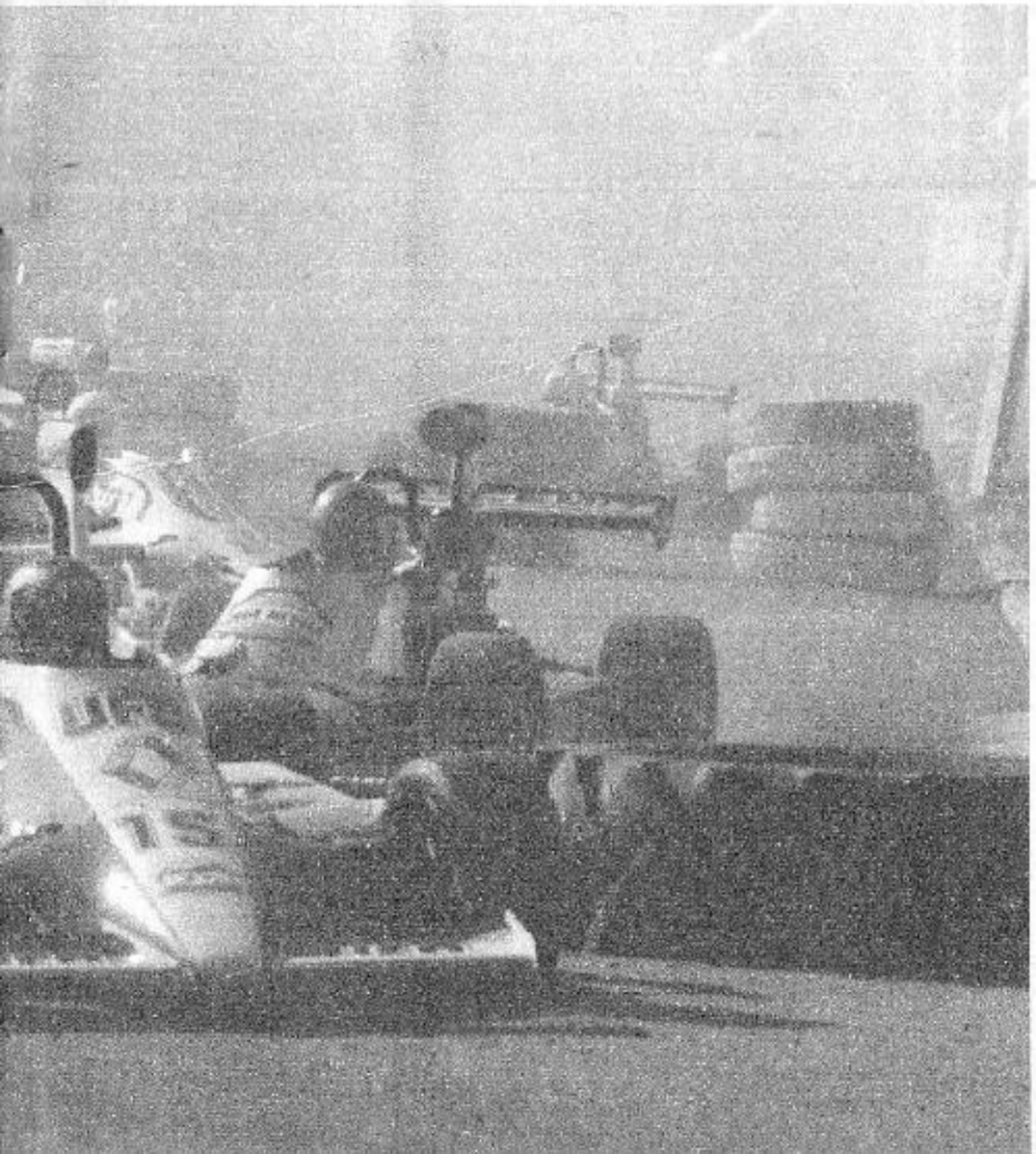
En lo deportivo, vimos a **Cezar Pegoraro** inspiradísimo, tanto en clasificación como en carrera, hasta que sobrevino el despiste y el brasileño perdió una carrera que virtualmente tenía definida a su favor. El auto de Clovis de Morais rindió en todo momento a la perfección y "Bocão" lo llevó como él sabe, y esto no es una sorpresa para quienes seguimos la categoría desde su inicio. Está para ganar en cualquier momento.

Kissling era el rival directo de Pegoraro en los pronósticos, en los relojes y en la pista. Fue dominado parcialmente por el brasileño hasta que se produjo el trompo de **"Willy"**, pero a esa altura y con sólo 4 segundos de diferencia no estaba nada dicho. En un callejero esa distancia no es lo mismo que en un autódromo. **Guillermo** todavía podía ir para adelante...

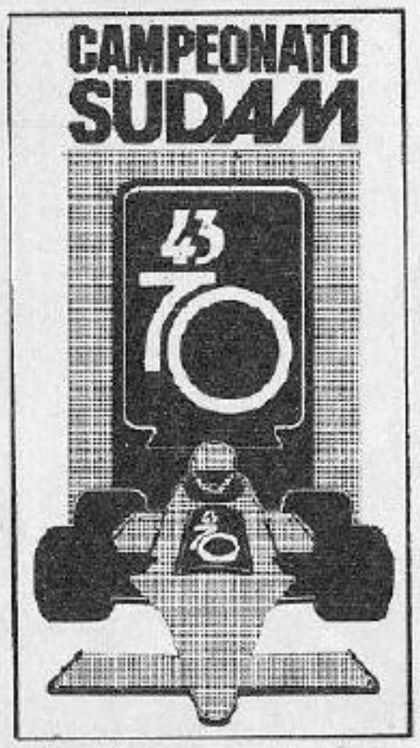
Giacchino cumplió una de las mejores tareas que le vimos en la ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





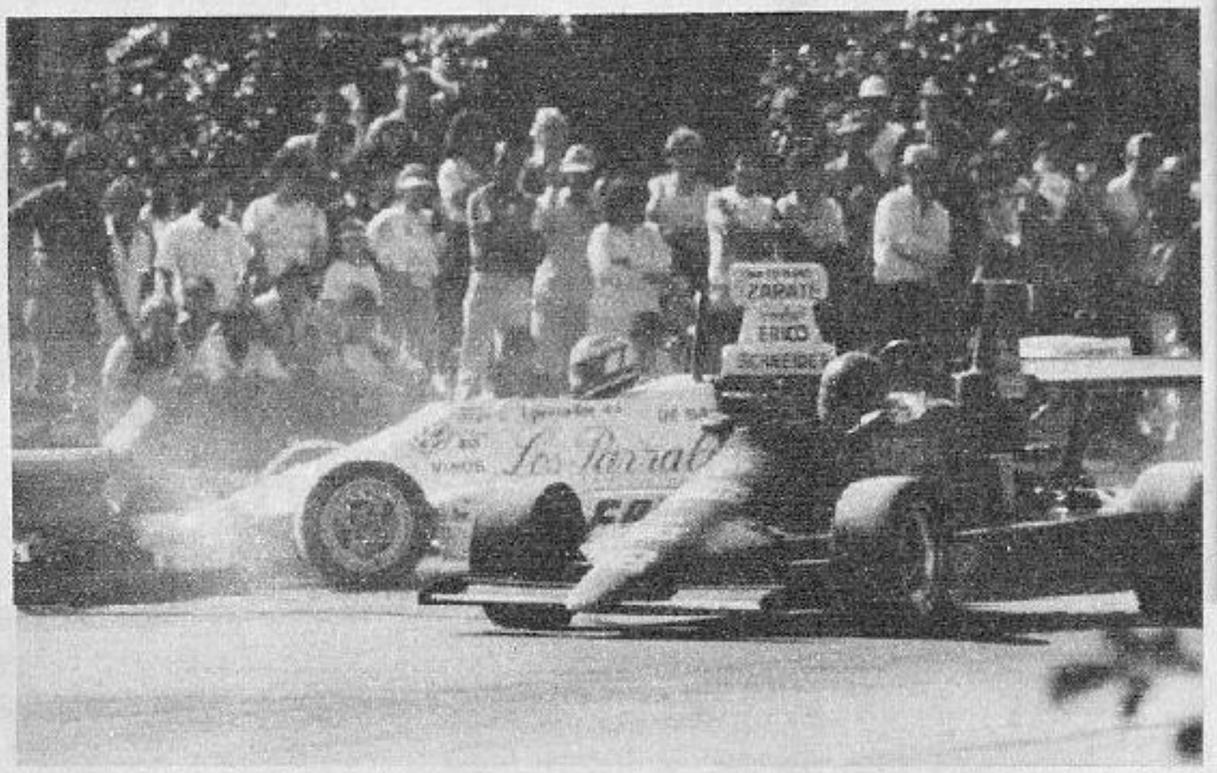








Desprolijidades varias en Iguazú. Arriba: el momento en que Pegoraro se va contra el guard rail debido –según él– a que otro auto dejó piedras en la zona de frenaje. Efectivamente, fue Romagnoli (Nº 60) a quien vemos en pleno trompo en ese sector, segundos antes de que pasara el brasileño, puntero hasta allí. Abajo: Pescador pegándose contra un cordón (abandono "porque me quedé sin nafta"), mientras lo supera Lucio D'Andrea.



EL DESARROLLO

Luego de una buena largada, Pegoraro tenía en la **primera vuelta** casi un segundo de diferencia sobre Kissling, dos y medio con Giacchino, cuatro con Verna y algo más con Sommi, Maldonado, Gurini, Scarazzini y Guerra.

En la **segunda vuelta** no pasó Sommi, y Pegoraro comenzó a alargar diferencias con Kissling (1s50/100). Giacchino se le escapó a Verna.

Vuelta 5ta: Verna entró a boxes con una goma rota y volvió a salir con una vuelta menos. **Tres giros más adelante**, a Kissling se lo vio sin un spoiler. Guerra avanzaba y Scarazzini se retrasaba por sus inconvenientes de caja.

En diez vueltas: Pegoraro aventajaba a Kissling por casi 4 s, por 5s a Giacchino, 6s a Maldonado y más de 20s a Gurini y Guerra. **Una vuelta más adelante** se produjo el primer incidente importante. Kissling, que le había descontado 7/10 a Pegoraro, se fue en la primera chicana con el acelerador trabado a fondo, hizo un trompo y cuando iba marcha atrás se tocó con Giacchino. La pista quedó tapada y cuando Juan Carlos estaba tratando de salir, llegó Maldonado, y en marcha atrás, le rompió el spoiler izquierdo al campeón; luego avanzó y le hizo señas a Maldonado de que pasase para luego salir él. Kissling abandonó. Maldonado quedó 2º, Giacchino 3º, Gurini 4º.

En el **giro 14**, Pegoraro realizó su mejor vuelta hasta ese momento, y también la mejor de la carrera, con **1m21s88/100**. A esa altura la diferencia con Maldonado era superior a los 21 segundos.

Vuelta 21: Gran golpe de escena. Pegoraro marcó **1m21s21/100**, la mejor para él de toda la carrera, pero no el récord de vuelta. Ese tiempo es sólo 20/100 más lento que el suyo de clasificación para la "pole". Inmediatamente después se fue en la curva siguiente a la primera chicana –según explicó luego, por el cambio de pista, más sucia que en la vuelta anterior– y dejó la carrera que, de acuerdo a cómo se presentaba, "no podía perder". Maldonado, que por entonces se conformaba con el segundo puesto ya que estaba a 20 segundos, heredaba la vanguardia con más de 10s con Giacchino y 33 con Guerra. Paralelamente se quedó Gurini, quien hubiera pasado al tercer puesto ya que seguía delante de Guerra. Los salteños Pescador y D'Andrea se ubicaban 4º y 5º respectivamente, en la misma vuelta que Maldonado.

De allí al final habría pocas variantes. En el giro 32, Pescador comenzó a quedarse sin combustible, se le detuvo el motor en la entrada de la chicana de boxes y allí fue superado por D'Andrea. Paralelamente, Maldonado concretó su mejor giro en 1.21.66 y una vuelta más tarde superó al salteño sacándole un giro. El final no entregó más novedades.

LOS PROTAGONISTAS

MALDONADO: "Pegoraro era inalcanzable... Cuando me había conformado con el segundo lugar, Bocão se pasó en esa curva y me dejó servida la carrera".

GIACCHINO: "Cuando lo dejé pasar a Yoyo luego del toque con Kissling, lo pensé rápidamente. El no tenía lugar para pasar si yo seguía maniobrando por delante, pero no quería ganar así. Mi victoria está madurando y no quiero que quede ninguna duda cuando me toque ganar".

GUERRA: "En las condiciones en que corrí, más no podía aspirar. Estoy satisfecho con el tercer lugar".

D'ANDREA: "Estoy realmente muy feliz con llegar a este podio. Quizás esto de hoy me permita completar el año en la categoría, lo que por ahora es mi máxima aspiración".

PIMENTA: "Realmente este circuito no me gusta y nunca me sentí cómodo. De cualquier manera llegué en los puntos por tercera vez en el año y esto es importante. El motor Dodge impresiona mucho mejor que el Gacel. Ahora viene San Pablo y allí aspiro a estar mejor".

GÜNTHER: "Yo, lo que quería era llegar. No sólo lo hice sino que además llegué en los puntos y ante mi gente. Si tengo en cuenta que no entraba la tercera marcha, tengo que estar más que contento".

PEGORARO: "Seguí andando rápido a pesar de la diferencia porque no iba exigido en ningún lugar y no quería desconcentrarme por cambiar de ritmo. Lo que sucedió es que en la vuelta en que me fui, cambió la pista. No estaba como en la anterior. Mis maniobras fueron exactamente iguales que en las vueltas previas, sólo que –de eso me enteré luego– alguien había hecho un trompo en la vuelta anterior y dejó mucha piedra suelta en la zona de frenaje. Cuando accioné el freno, el auto se aceleró como sobre rodillos. Doblé igual pero no pude evitar el toque con el guard-rail".

INDY CARS

SULLIVAN, VENCEDOR EN CLEVELAND

La pole position y el primer puesto de la carrera fueron obtenidos por **Danny Sullivan** con un March-Cosworth del team Penske en la competencia disputada en Cleveland, EE.UU., por el Campeonato 1986 del CART. En la primera fila había largado con Emerson Fittipaldi, quien vio otra vez frustradas sus intenciones de ganar, por la rotura del motor. En carrera el brasileño se encontraba á sólo dos segundos del ganador y pudo haber sido el ganador, ya que insólitamente Sullivan fue penalizado con un reingreso a boxes por haber pisado las mangueras en un reaprovisionamiento.

1h43m01s fue el tiempo que le demandó al vencedor finalizar la competencia, en la que fue escoltado por Michael Andretti, su padre Mario, Rick Mears y Tom Sneva.

Las pruebas clasificatorias mostraron tercero a Mike Andretti seguido por Al Unser Jr., Mario Andretti y Geoff Brabham. Este último presentó un motor **Honda V8** desarrollado especialmente en Inglaterra para el equipo de Pat Patrick pero sin tener relación en el desarrollo con el V6 de F-1.

Informe: Héctor Cademartori (Desde los EE.UU.)

IMSA GT

LARRAURI, 2º EN WATKINS GLEN

Oscar Larrauri obtuvo el segundo puesto en las "500 Millas de Watkins Glen" sobre un **Porsche 962**, secundado por Gianpiero Moretti. Ambos escoltaron en la clasificación final al **Jaguar XJR7** de **Bob Tullius** y **Chip Robinson** quienes emplearon un total de 4h37m a un promedio de 189,941 km/h.

En una jornada calurosísima, con temperaturas oscilantes en los 40° C, el argentino había obtenido en las pruebas clasificatorias el tercer tiempo detrás del Jaguar ganador y el Corvette GTP de Bundy-Van der Meerwed.

Además del segundo puesto, Larrauri fue premiado con la "Copa Morelco" que la prensa presente en el circuito entregaba al piloto que hubiera demostrado las mejores aptitudes conductivas.

Después de la carrera, Moretti comentó con algunos periodistas que su equipo estaba estudiando seriamente la posibilidad de seguir compitiendo, por carecer del apoyo económico suficiente.

Por su parte, se esperaba que el equipo de Dan Gurney presentara en GTO su segundo Toyota, que había sido confiado a **Juan Manuel Fangio**. Finalmente el "All American Racing" retiró la inscripción sin brindar detalles al respecto y conformándose con la presentación de una sola máquina en pista.

Informe: Héctor Cademartori (Desde los EE.UU.)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Maldonado: rompió el spoiler izquierdo en toque con Giacchino.

Guerra: se trababa la caja en primera y segunda marchas.

D'Andrea: se quedaba sin frenos

Pimenta: semitrompo

Günther: caja de cambios. No entraba la tercera.

Benamo: se tocó con Mutato. Rompió la trompa y los spoilers.

Romagnoli: se cortó el resorte del acelerador. Rompió el spoiler derecho.

Scarazzini: se zafó el eje de la palanca de cambios.

Gurini: se, cortó el anclaje de la batería, se cayó la misma y desprendióse el cable de corriente.

Pescador: se quedó sin combustible.

Verna: primero rompió una goma y luego un resorte de válvulas.

Mutato: se tocó con Benamo.

Kissling: se quedaba acelerado a fondo. Hizo un trompo y rompió la maza trasera izquierda. Previamente había roto el spoiler izquierdo en toque contra neumáticos demarcadores de una chicana.

Friedrich: salió a girar lento en sentido de protesta.

Croceri: rompió el motor.

Sommi: se quedó en tres cilindros como consecuencia de una piedra que entró por el carburador.

Scheer: no largó, por quemarse la junta de tapa de cilindros en pruebas libres.



tegoría y en su carrera deportiva. Ahora se da el tiempo para pensar arriba del auto y eso ya es muy importante, sobre todo en un callejero donde hay que ir permanentemente concentrado para no incurrir en errores.

Consistente **Guerra** en lo suyo, con un auto que no estaba para más. Lamentable el percance de **Gunni**, que habría llegado al podio con comodidad, y excelente lo de los salteños **D'Andrea y Pescador**, más allá de los dispares resultados de ambos, en lo mejor que han hecho en la categoría. Rescatable lo de **Pimenta**, haciendo debutar el auto con el motor **Dodge** en un circuito que no es lo más apto *para adecuarse a esa planta impulsora.*

Finalmente hay que volver sobre **Maldonado**. "Yoyo" estaba en lo suyo. No le preocupaba la victoria de Pegoraro que está muy lejos en el campeonato. Mientras Kissling, **Guerra y Friedrich** no estuvieran adelante, no había problemas para él. Con esta nueva y legítima victoria, el "quíntuple" de la F-2 se afirmó en la punta del torneo, y con 19 puntos de ventaja, ahora va a comenzar a trabajar "a lo Maldonado", quizá sin especular demasiado pero tampoco arriesgando más de lo debido. Seguramente no va a ir a buscar victorias pero tampoco las va a dejar escapar así porque sí. La inteligencia y sapiencia del campeón van a ser puestas a prueba nuevamente. ¿Habrá comenzado a forjarse el 6º título?

PUERTO DE BOXES

DI PALMA PODRIA VOLVER – El próximo año, a la **Fórmula Dos** Codasur. **Alberto Canapino**, su preparador, está diseñando un chasis, y si todo queda en orden, el "loco" Luis estaría otra vez sobre un monoposto en 1987.

BERTA REGRESA – Esta semana, de su viaje por **Europa** y los **Estados Unidos**. Estuvo en Italia, donde visitó las fábricas Dallara, Ferrari y TDD, viendo el túnel de viento diseñado por **Enrique Scalabroni**, la forma de construcción de chasis en fibra de carbono y "Honeycomb", y los equipos de inyección electrónica con comando desde el cockpit. En Inglaterra visitó **Williams**, donde estuvo con Scalabroni, con quien cambió impresiones sobre el túnel de viento y su construcción. Finalmente, en los EE.UU. fue a California donde mantuvo conversaciones con un ingeniero de la NASA, relativas a las temperaturas de cocimiento de la fibra de carbono.

A JOSE LUIS LE OFRECIERON – La coupé **Fuego** de **Ernesto Soto**, para correr en Salta el próximo domingo. La oferta para **Di Palma** junior vino de la gente de **Renault**. "José" va a dejar la respuesta pendiente hasta el retorno de **Oreste**, con quien quiere definir el tema. José Luis probó intensamente con ese auto en los últimos días en el autódromo Oscar Cabalén, trabajando en la puesta a punto sobre barras, resortes, amortiguadores y alturas, todo tendiente a lograr un correcto desgaste de los neumáticos aun en condiciones extremas de trabajo, mejorando sensiblemente el rendimiento de la unidad.

CLASIFICACION

Circuito urbano de 2400 metros. Recorrido total: 86,4 km. 6-7-86.

Clasificación: Pegoraro 1m21s010/1000 (Promedio: 111,097 km/h) Kissling 1m21s167, Sommi 1m21s288, Giacchino 1m21s373, Maldonado 1m21s406, Verna 1m21s538, Gurini 1m22s287, Scarazzini 1m28s177, Guerra 1m23s565, Benamo 1m23s832, D'Andrea 1m24s416, Pescador 1m24s839, L. Friedrich 1m24s919, Günther 1m25s006, Croceri 1m26s662, Mutiato 1m27s277, J. Melo Pimenta 1m28s543, Romagnoli 1m29s800, Scheer 1m35s318.

Tanques llenos: Kissling 11m23s64/100, Giacchino 1m24s02, Pegoraro 1m25s49, Verna 1m26s64, Maldonado 1m26s95, Sommi 1m27s24, Croceri 1m27s70, Guerra 1m28s01, Gurini 1m28s44, Scarazzini 1m29s81.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	1	**Guillermo Maldonado**	**Berta-Volkswaguen 1500**	**50m03s332/100**	**36**
2º	34	Juan Carlos Giacchino	Berta-Renault 18	50m21s070	36
3º	15	Miguel Angel Guerra	Berta-Renault 18	51m20s301	36
4º	18	Lucio D'Andrea	Berta-Renault 18	50m03s851	36
5º	2	Josué Melo Pimienta	Berta-Volkswagen 1500	50m29s142	34
6º	45	Carlos Gunther	Berta-Renault	51m13s450	34
7º	54	Enrique Benamo	Berta-Volkswagen 1500	50m21s937	33
8º	60	Victor Romagnoli	Berta-Renault 18	50m08s714	31
9º	68	Luis Pescador	Berta-Volkswagen 1500	42m48s963	30
10º	5	Alberto Scarazzini	Berta-Volkswagen 1500	50m16s138	24
11º	31	Néstor Gurini	Berta-Volkswagen 1500	29m42s720	21
12º	7	Cezar Pegoraro	Berta-Volkswagen Passat	27m35s254	20

No se clasificaron: Rafael Verna, (17 vueltas); Pedro Mutato (12); Guillermo Kissling (11); Leonel Friedrich (10); Fernando Croceri (8); Gustavo Sommi (1).

No largó: Osvaldo Scheer.

Promedio del ganador: 107,880 km/h.

Récord de vuelta: Giacchino en la 17ma vuelta en 1m21s132 a 110,930 kmh.

Campeonato de Fórmula Dos Codasur (disputadas las competencias de Florianópolis, Tarumá, Salta y Rafaela): Maldonado 34 puntos, Kissling y Guerra 15, L. Friedrich 12, Scarazzini 11, Sommi 10, Giacchino 7, Verna 4, Pegoraro, Croceri y D'Andrea 3, Romagnoli, Benamo y Günther 1.

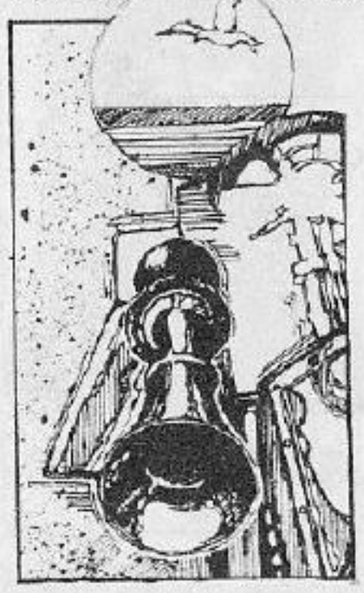
Próxima competencia: el 3 de agosto en Interlagos, San Pablo, Brasil.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

Toquecitos de bocina



VENTAS

*Debido a que su trabajo y participación en la clase tres de Turismo, lo mantienen sumamente ocupado, **Eugenio "Chippy" Bieard** decidió vender su coupé Nissan 300 ZX del Campeonato Argentino de Pilotos. También **José "Pepe" Cano** decidió desprenderse de su coupé Datsun 280 ZX que perteneciera a Daniel Mustafá (llamar al 051-33633). Por su parte **Carlos Pairetti Jr.** vende una de sus dos coupé Datsun 280 ZX, por ella llamar al (01) 855-0134.*

*Tampoco sería extraño que la coupé Nissan 300 ZX de **Norberto Picetti** pasara a manos de... **Rubén Daray**. Oscar Rodríguez Marsilli anunció también que su Nissan está en venta, así como también su Datsun 280 ZX.*

HOMOLOGADO

*Ya se encuentra homologado en el Grupo A, **el Volkswagen Gacel GS**, el cual puede competir tanto en las carreras de pista nacionales como en los rallies por el Campeonato Argentino a partir del pasado 1° de julio. Como se sabe, este modelo tiene como mayores novedades un nuevo diseño de block, tapa de cilindros y cigüeñal, así como también incorpora una caja de velocidades de cinco marchas, de la cual ya se ha desarrollado una versión "arrimada". Las expectativas creadas por este auto, que lamentablemente no fue homologado a principios de este año, son considerables ya que se espera que tenga una performance notablemente superior a la del modelo GL, que compite desde agosto de 1984.*

COMISION

*Se ha creado una Comisión especial en la C.D.A. para estudiar la posibilidad de crear una suerte de **clase B en el Turismo Competición 2000**. Esto ya había sido anunciado por CORSA en su edición anterior.*

POR LA VUELTA

*Aún no preciso cuando será, pero **Julio Pardo** ya está trabajando para volver a correr en equipo con el que denominó "**un amigo de Baldinelli**".*

Estas dudas seguramente tendrán su aclaración en la próxima semana, pues en este momento el corredor-preparador está en franco proceso de entrega a corto plazo de la mayor cantidad de motores posibles.

FESTIVAL EN BAIRES

*El próximo domingo 13 de julio, se llevará a cabo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, un interesante festival automovilístico, con la participación de categorías zonales, con organización del Mataderos Automóvil Club y fiscalización de la Federación Regional N° 1. El espectáculo estará integrado por **Stock Car Argentina, Fiat 600 TN, Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Fórmula 5, T.C. Biplazas y Sidecars**. La jornada se iniciará a las 10 horas con los entrenamientos, para luego dar paso a las competencias a partir de las 13.*

DEBUT EN KARTING

*El conocido constructor de los chasis de karting Vara, "**Minguin**" **Vázquez Ramis**, de ahora en más no solamente va a sufrir por sus pilotos de Juniors y Fórmula Internacional, sino también por su hijo **Ariel**, que muy pronto debutará en Karting. Si bien en los entrenamientos de una competencia en Chacabuco sufrió un "revolcón", el pibe nos aseguró que eso no fue nada y que en poco tiempo más, integrará las filas de la categoría **Promocional 125 cm. 3**.*

AHORA PILOTO

Quizá cuando usted lea esto, la noticia haya perdido vigencia, pero de todos modos no podemos dejarla de

TRAVERSO DESCLASIFICADO, OLMI SUSPENDIDO

*Finalmente se decidió en la mesa de la Comisión Deportiva Automovilística, la desclasificación de **Juan María Traverso** de la competencia de Nissan 300 ZX realizada en Santa Rosa, tal como había sido recomendado por el comisario técnico y el comisario deportivo. En cuanto al problema surgido con **Cacho López**, cuyo auto mostró un volante motor con material agregado, se aceptó la explicación presentada por el piloto, quien alegó que le fue imposible traer un elemento nuevo desde el exterior. Cacho, de esta forma, fue clasificado en el segundo lugar por sexta vez consecutiva.*

*El campeonato de Nissan 300 ZX, por lo tanto, queda de esta manera, disputadas las pruebas de Buenos Aires, Mendoza, Rafaela, Allen, Avellaneda y Santa Rosa: **Cacho López 90 puntos, Traverso 72, Bessone (h) 60, Oltra 54, Raies 36, Mayorga 30, Fernandino 27, Der Ohanessian 21, Olmi 18, Picetti 14, Croceri y Urrutia 10, Guerra y Monguzzi 9, Boggio 7, Luaces 6, Larroca 4, Del Río y Zampa 3, Costanzo 2, Vido 1.***

*Asimismo, se hizo lugar a la denuncia presentada por **Silvio Oltra** y fue suspendido provisoriamente –por treinta días– **Hugo Olmi** debido a un toque que involucró a ambos pilotos durante la disputa de una serie de Nissan 300 ZX en Santa Rosa. En cuanto a la denuncia de **Carlos González** contra **Abelardo Zenklusen**, motivada por un toque de la coupé **Datsun 280 ZX** de éste, al piloto porteño, fue desestimada en principio, hasta que haya mayores elementos probatorios.*

GRACIAS, FELIPE





*Días pasados, **Felipe Salgado** tuvo la deferencia de organizar en su taller de competición un agasajo a los integrantes de la redacción de **CORSA**. Varios no pudieron concurrir por estar en viaje hacia el lugar donde se disputaban competencias, y otros se asustaron por la tormenta desatada esa noche. Pero los que fuimos resultamos gratificados por un **e-x-c-e-l-e-n-t-e** asado, y además por la paquetería del dueño de casa, que a la hora de los postres puso sobre la mesa un delicioso budín y unas masas incomparables. Las fotos muestran a **Felipe Salgado**, **Carlos Saiz** y colaboradores del taller trenzados en un truco y una vista general de la mesa, con "Tito" Izzo, "Coco" González y el "Negro" Vignau, tres de los vándalos de CORSA allí presentes. El cuarto es el "Chancho" Ferrupato, que no aparece porque estaba detrás de la cámara. ¡**Gracias, Felipe**!...*

AKEL Y SU NUEVO EQUIPO



Carlos Akel flanqueado por Alfredo Pisandelli y Jorge Omar del Río

*El martes de la semana anterior (1-7-86) **Carlos Akel** realizó una conferencia de prensa en el Automóvil Club Argentino. La misma tuvo por objeto, tal como lo anticipara CORSA en el número anterior, presentar a su nuevo equipo de Turismo Competición 2000, integrado por **Alfredo Pisandelli** y **Jorge Omar del Río**. En la ocasión, **Akel** comentó que "**Rubén Daray fue separado del equipo en virtud de que sus declaraciones no fueron beneficiosas tanto para la escuadra en la que alternaba como para el automovilismo. Faltó el respeto al equipo, y en tal sentido es reincidente, ya que en 1978, luego de ser campeón en Turismo Nacional, tuvo un desplante similar al de ahora**".*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NATHANIEL

el famoso vidente de la T.V. francesa le dice esto:

Al leer este artículo toda persona puede verdaderamente

GANAR 7 MIL ₳ en 45 días?

Este famoso vidente catalogado en una reciente encuesta como uno de los 5 mejores de Francia le dice lo siguiente: "no crea que ganar en los juegos es imposible para usted. Es falso. Tampoco crea que es preciso tener un talento particular, o mucho dinero. Esto también es falso."



Algunas predicciones famosas de Nathaniel

El atentado contra el Papa - El casamiento de Carolina de Mónaco con un plebeyo - El casamiento de Claire Avril (locutora de la T.V. francesa) con un dentista - El deceso de Romy Schneider - La elección del presidente en Francia - El terremoto en Méjico.

Usted puede ganar en los juegos importantes sumas (₳ 7 mil dentro de 45 días) utilizando un simple procedimiento, algo que todos los días yo empleo y que me permite ver hechos, acontecimientos del futuro, fechas, números, como si se presentaran o estuvieran escritos ante mis ojos.

Para ello no es necesario ningún talento particular.

Hay que tener una gran Fé para creer que en 45 días es posible ganar una suma de dinero importante. También es preciso utilizar el Procedimiento siguiendo al pie de la letra mis instrucciones.

También debe saber que todo es gratuito si no se concreta lo que anuncio (va garantía escrita que lo protege legalmente)

Nathaniel es categórico

Todo el mundo es vidente; todo el mundo puede leer en el futuro inmediato. Lo mental se construye para eso.

El informa a una madre que su hijo corre peligro, aun a una distancia de miles de kilómetros.

Cada vez más se admite que las máquinas, los aparatos creados por el hombre emiten un tipo de ondas particulares que pueden neutralizar y hasta destruir ese poder de nuestra mente.

La primera vez que usé esta medalla TRI-ACTIVADA me di cuenta que mis visiones eran más claras, más rápidas, que ella las facilitaba de modo inexplicable.



¿QUIEN ES NATHANIEL?

Uno de los videntes más famosos de Francia que predice todos los días en directo por la T.V. en 2 programas distintos; "La botella en el mar" y "La Gran Aventura".

Un don del cielo al servicio de todos

Nathaniel predijo a Marie-France Brière (directora de los programas de variedades en T.V.) dos días antes que iba a ser intervenida quirúrgicamente por una apendicitis (lo que ocurrió). Por ello y realmente convencida por sus dones excepcionales de vidente, le propuso participar en una emisión de televisión de gran raiting. Tal fue el éxito que le concedió una nueva emisión.

El mismo fenómeno se produjo en cada una de las personas a quienes pedí que usaran la medalla. Sus visiones me sorprendieron. Me confesaron que veían los hechos como en una pantalla de televisión. Esas personas no poseían ningún don especial de videncia y nunca "vieron" nada de su vida.

Mucho me informé al respecto. Pregunté a hombres de ciencia, médicos, parasicólogos. Hasta el presente no hay ninguna certeza para explicar cómo y porqué se lee en el Futuro. Porqué las radiaciones emitidas por 3 imanes negros parecen favorecer este fenómeno.

Algunos afirman que esta triple atracción magnética crea una especie de pared protectora alrededor de quien lleva la medalla, los rayos nocivos chocan sobre ella sin poder penetrar. Nuestras facultades de visión aparecen. Vemos claramente lo que va a suceder en el futuro inmediato.

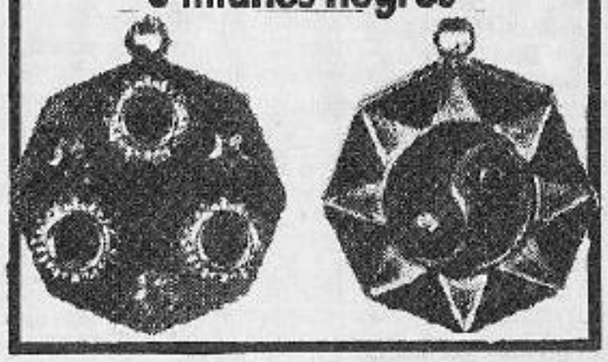
Números dictados

Cuando hay que elegir cifras (caso de la lotería, prode, quiniela), la mano escribe los números sin titubear como si fueran dictados.

Pero insisto: hasta el día de hoy no hay explicación científica, solamente hipótesis. Tenga Fé. Piense firmemente en un premio importante para dentro de 45 días y ese deseo se cumplirá. No olvide que no arriesga un solo centavo porque su hermosa medalla le será reintegrada al primer pedido suyo.

La medalla tri-activada

Una espléndida alhaja que tiene el poder de 3 imanes negros



Pida y recibirá, llame y lo atenderán Biblia 13-7

3 REGALOS GRATUITOS

(únicamente si responde dentro de 10 días)

1º REGALO GRATUITO: *una magnífica cadena dorada (60 cms. de largo).*

2º REGALO GRATUITO: *una reducción de ₳ 5 sobre la compra de una segunda medalla.*

3º REGALO GRATUITO: *una segunda cadena dorada con su segunda medalla.*

SI USTED RESPONDE EN 5 DIAS, *adjuntaremos a nuestro envío un librito que le revelará un procedimiento secreto que le permitirá acelerar la realización de un deseo cualquiera: dinero, amor, salud (atención: tirada limitada; no habrá reimpresión).*

UNA SUMA IMPORTANTE DENTRO DE 45 DIAS

(garantía escrita)

El que suscribe, garantiza formalmente que si en 45 días no gana ninguna suma importante de dinero, bastará con devolver la medalla.

Una vez recibida, a más tardar 5 días después, le reintegraremos el importe con un cheque sin formularle pregunta alguna.

Esto es un compromiso escrito que lo protege legalmente.

Nathalie Bardot

Nathalie Bardot (Sección Nathaniel)
Paraguay 794 1º Piso (1057) Capital - Casilla de Correo 5507 (1000) Buenos Aires

Una importante suma dentro de 45 días

CUPON para enviar a N. Bardot (Sección Nathaniel) NB
Paraguay 794 1º Piso (1057) Capital - Casilla de Correo 5507 (1000) Buenos Aires

Si, con la condición de recibir el reintegro en caso de desacuerdo, quisiera recibir:

DETALLE	1 Medalla	2 Medallas
1 medalla TRI-ACTIVADA + 1 cadena GRATUITA	₳ 14,99 GRATUITA	
2 medallas TRI-ACTIVADAS + 2 cadenas GRATUITAS		₳ 25 GRATUITA
REGALO (si respondo en 5 días) Secreto para concretar un deseo	GRATUITO	GRATUITO
Participación en los gastos de envío	₳ 2	₳ 2
TOTALES	₳ 16,99	₳ 27

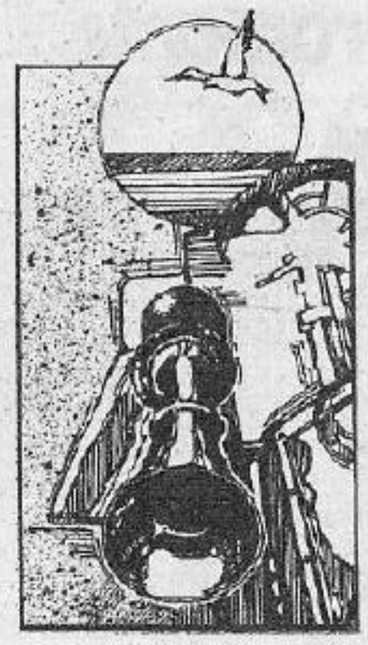
COR 9/7/86

Adjunto mi pago por:
☐ Giro ☐ Cheque } orden Nathalie Bardot
☐ Pagaré al cartero al recibir la encomienda aunque tenga que pagar un suplemento por gastos de contra-reembolso

Apellido .....
Nombre .....
Dirección .....
Localidad ..... C.P.
Provincia ..... Tel.

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

Toquecitos de bocina



lado. En la competencia de hoy (9 de julio) se producirá el debut en el "Oscar Cabalén" de Córdoba del preparador **Héctor Giambrone** en la Clase 3 de Turismo, a bordo del Alfa Romeo GTV 2000, propiedad de don **Ernesto C. Bessone**. Este último, por su parte, también intervendría en dicha reunión, aunque no con el Alfa Romeo Alfasud Sprint Veloce 1.5, sino con un flamante Gacel. ¿¡Qué tal!?

ANUNCIO DE LOS 300 KM

Para el próximo 11 de julio, el **San Isidro Automóvil Club** tiene previsto efectuar una conferencia de prensa en su sede social, para anunciar la realización de los "300 Kilómetros", que se correrán con máquinas del Club Argentino de Pilotos (Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX), el 20 de julio en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Entre las parejas inscriptas para dicha competencia figuran las integradas por **Tim Pairetti-Etchegaray; Maldonado-Oltra; Guerra-Kissling; Traverso-Di Palma; Cocho López-Baldinelli** y Marcelo y **Gabriel Raies**.

ETCHEGOYEN SALTA EL CHARCO

Luis "Lucho" Etchegoyen, el conocido y brioso piloto uruguayo, muy posiblemente participe en la próxima competencia del Campeonato Argentino de Pilotos, compartiendo la conducción del Nissan 300 ZX de **Ricardo Costanzo**.

Aunque ese mismo fin de semana deberá correr en el Uruguay, acaba de conseguirse un avión para poder entrenar, clasificar y correr en ambas márgenes del Plata.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA
T.C. 2000 EN SALTA

En el Autódromo Martín Miguel de Güemes, circuito de 3.409 metros de longitud, en la provincia de Salta, se realizará la séptima competencia de la actual temporada del T.C. 2000. Estará, como es costumbre, ATC televisando en directo, como así también emisoras de radio. Los horarios son los siguientes:

Viernes: de 11.35 a 17.35 hs. entrenamientos.

Sábado: de 11.05 a 11.45 hs. entrenamientos; de 14.30 a 15.00 hs. primera tanda clasificatoria; de 17.00 a 17.30 hs., segunda tanda clasificatoria;

Domingo: de 9.00 a 9.30 hs., prueba de tanques llenos y a las 12.05 hs. se largará la final a 29 vueltas.

HOMOLOGACIONES Y SUS VENCIMIENTOS

La siguiente es la lista de autos homologados en Grupo A que pueden competir en Rally y Turismo por los campeonatos argentinos y el año en que deja de tener vigencia la homologación.

Renault 12 TS	1987
Renault 18 TX	1991
Renault 18 GTX	1991
Fiat 147 CL5	1991
Fiat 147 TR5	1991
Fiat 128 1.100	1988
Fiat 128 CL	1986
Fiat 128 CLI	1991
Fiat 128 Supereuropa 1,3	1991
Fiat Supereuropa 1,5	1991
Fiat 125 SL	1987
Fiat 125 CLO	1987
Fiat Regatta 85	1991
Fiat Regatta 100 S	1991
Fiat 147 L, GL, CL (1050)	1986
Peugeot 504 TN	1991
Peugeot 504 GR II	1991
Peugeot 504 GR	1991
Dodge 1500	1988
Dodge 1500 1.8	1988
Volkswagen Gacel GL	1991
Volkswagen Gacel GS	1991
Ford Sierra L 1,6	1991
Ford Sierra Ghia 2.3	1991
Daihatsu Charade 610	1986
Mitsubishi Colt 1600	1986
Mitsubishi Lancer	1986
Citroën Visa Super	1986
Subaru 1300	1986
Subaru 1800	1986
Alfa Romeo Alfetta GTV2000	1986
Alfa Romeo S. Veloce 1,5	1986
Alfa Romeo TI 1,5	1986
Alfa Romeo 1300 Super	1986
BMW 320	1986

MUESTRA EN CORDOBA

*Con motivo de las próximas vacaciones de invierno, y ante la consiguiente afluencia de turistas a esta ciudad, la Dirección de Patrimonio Cultural y Turismo de la Municipalidad de Córdoba ha organizado una serie de actividades entre las que se destaca la "**PRIMERA MUESTRA HISTORICA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE CORDOBA**".*

Esta exposición quedó inaugurada el 1° de julio a las 19 hs., en el Museo de la Ciudad, Entre Ríos 40, y contó con la presencia de autoridades municipales, provinciales e invitados especiales.

La muestra, que también se desarrollará en el Centro de Información y Exposiciones "Obispo Mercadillo", estará integrada por elementos que hicieron la historia del automovilismo en Córdoba, tales como los trofeos logrados por "Pinocho" y Domingo Marimón; "Langosión" Parmigiani, Oscar Cabalén, y una amplia colección fotográfica y cronológica de los acontecimientos más importantes registrados en Córdoba desde la llegada del primer automóvil.

Asimismo, después del 9 de Julio será habilitada en la Plaza de Armas frente a la Jefatura de la Policía, una interesante exposición de automóviles de competición, entre ellos el Ford Falcon Turismo de Carretera con el cual Héctor Luis Gradassi obtuvo su título de Campeón Argentino; el Chevrolet TC que perteneciera a Oscar Cabalén; el recordado Torino N° 3 que cumpliera una destacada actuación en las 84 hs. de Nurburgring, el Opel K-180 que tripularan Darío Remonda, padre e hijo, en la Vuelta a la América del Sur; el R-12 de Recalde que ganó el Rally de la Vuelta de América del Sur; el Ford TC de Ricardo Rissati y el vehículo más antiguo existente en el país.

*La "**PRIMERA MUESTRA HISTORICA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE CORDOBA**" será un motivo más de atracción para quienes lleguen a esta ciudad a presenciar una nueva edición del Rally Mundial.*

En forma paralela, en el auditorio del "Obispo Mercadillo" se proyectarán películas de competencias automovilísticas y se ofrecerán charlas - debate a cargo de pilotos, y directivos de entidades relacionadas con el quehacer deportivo mecánico.

CORSA INVASION DE VOLKSWAGEN EN EL URUGUAY

*Llegaron al Uruguay veinticuatro automóviles Volkswagen Gol 1600 para ser preparados de acuerdo al reglamento de Grupo A, y competir en el campeonato uruguayo de rally. De acuerdo a lo que nos informan nuestros amigos de Motor News, los mismos fueron importados por Juan Carlos Lestido (representante VW en la República Oriental del Uruguay) y serán vendidos en exclusividad por Federico West, quien se reservó, desde ya, cuatro unidades para la utilización de su equipo. Dos de los pilotos serán **Gustavo Trelles** y **Luis Etchegoyhen**. También West será el encargado en Uruguay de desarrollar técnicamente este modelo, aunque suponemos que se basará en gran medida en lo efectuado por VW do Brasil.*

El auto se entregará sin asientos, ni tapizados ni todos esos elementos innecesarios en rally. El precio de venta es de cinco mil dólares, que pueden ser financiados en cinco cuotas de mil dólares. Se espera que los primeros estén listos para competir en setiembre próximo.

Asimismo, existe la posibilidad de que un convenio similar se realice para otras dos docenas de VW Gol 1,6, que serían destinados a competir en pista, sea como categoría monomarca o para integrarse a las pruebas de Turismo, tal como se desarrollan actualmente.

POLANCO VUELA ALTO

Jorge Polanco –izquierda– está terminando de armar un Dodge para retomar al Turismo Carretera. Este automóvil, que piensa hacer debutar en unos dos meses más, estará equipado con los más modernos elementos. Extinguidor automático, butacas y cinturones sparco, relojes inmersos en aceite para mediciones más precisas, arranque externo o interno, intercomunicadores, radio para comunicación con boxes... "Más o menos –dijo Polanco– quedará como la cabina de este Fokker F-28..." nos decía mientras volvíamos desde Santa Rosa. Tomás Harpe –derecha– sonríe.



Revista CORSA N° 1044. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ice Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Julio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

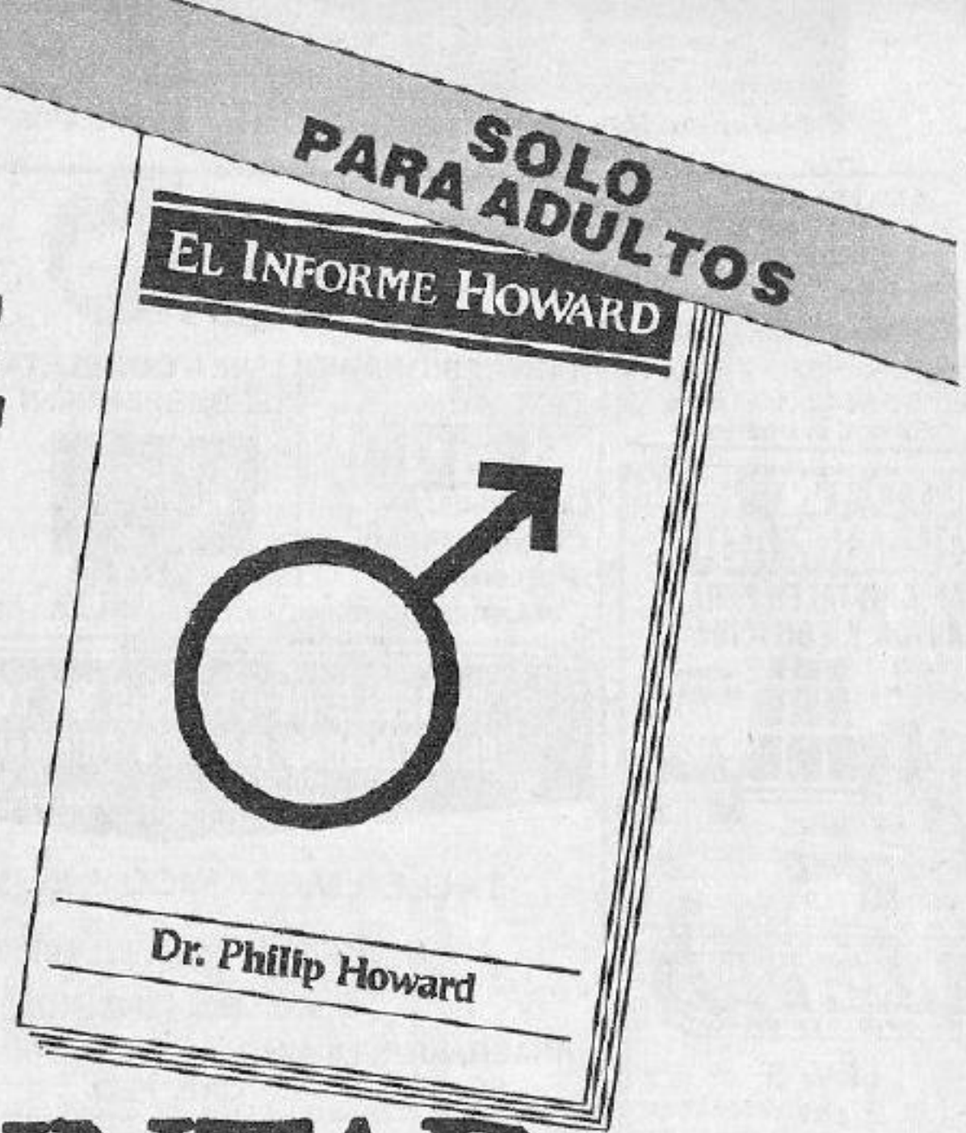
Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODO LO QUE USTED SIEMPRE QUISO SABER SOBRE EL SEXO DEL HOMBRE... Y NO TENIA A QUIEN PREGUNTAR



El INFORME HOWARD le revelará los últimos descubrimientos científicos para mejorar su vida amorosa

- *No importa si Usted tiene 22 ó 60 años.*
- No importa si Usted es una persona casada o soltera.
- Tampoco si es hombre o mujer.
- Ni siquiera importa si hasta ahora su vida sexual fue satisfactoria o no.

Porque luego de leer el INFORME HOWARD:

* Terminará con el aburrimiento y las frustraciones en sus relaciones amorosas.
* Descubrirá las claves que buscaba para renovar su vida en pareja.
* Encontrará las respuestas a todas aquellas preguntas que siempre quiso hacer, pero callaba por vergüenza o por no tener a quién planteárselas.
* Conocerá nuevas técnicas que le brindarán mayor placer a Usted y a su pareja.
* Se enterará de cosas muy importantes sobre el funcionamiento de su propio cuerpo —o el de su pareja— que hasta el momento desconocía.
* ¡Su vida sexual se renovará totalmente en pocos días!

Y, lo más importante de todo:

* Podrá aprovechar al máximo las posibilidades que le ofrece esa máquina maravillosa que es el cuerpo humano, para alcanzar la MAXIMA SATISFACCION.



Un libro indispensable para el hombre y la mujer de hoy

En los últimos años, la ciencia efectuó grandes descubrimientos sobre el sexo, que Usted seguramente desconoce y no puede aprovechar. Todos los cambios revolucionarios ocurridos en el campo de la sexología están ahora a su alcance escritos en lenguaje sencillo y accesible, pero con todo el rigor científico de un especialista en la materia, el Dr. Philip Howard.

Este Informe trata sobre una de las partes menos conocidas del cuerpo masculino. A pesar de su gran importancia en la vida de los hombres —y de las mujeres—, la mayor parte de las personas tiene un conocimiento muy superficial sobre él.

Tal vez Usted participó de reuniones de amigos donde el sexo era el tema de algunos chistes. Y luego, seguramente no se animó a consultar con su médico aquellas dudas que lo preocupaban. Obviamente sus inquietudes fueron aumentando, sin saber que el tabú un día podía ser develado. No se quede con las dudas y los falsos conceptos de las charlas superficiales: ahora tiene a su alcance la respuesta a todos los interrogantes sobre el sexo del hombre.

Porque este libro ha sido elaborado pensando en Usted, que no tiene tiempo para leer gruesos volúmenes de difícil comprensión, pero tampoco quiere seguir con sus dudas. Ahora Usted lo leerá, solo o acompañado, y después de hacerlo, su búsqueda habrá concluido y comenzará la etapa real de su felicidad íntima.

Este libro cambiará su vida

El Dr. Philip Howard, afamado investigador en sexualidad masculina, recopiló en su INFORME toda la información importante y práctica sobre los últimos descubrimientos registrados en el campo del erotismo del hombre.

Ahora, por primera vez en la Argentina y a través de una edición limitada de su versión integral, Usted tiene la invalorable oportunidad de practicar las técnicas y los consejos probados por los mejores especialistas, que ya han dado en todo el mundo satisfacción plena a miles de hombres... y a sus mujeres.

IMPORTANTE

En los últimos años, una incalculable cantidad de personas ha visitado los consultorios privados de los especialistas en sexología, para aclarar sus dudas y conocer las nuevas técnicas revéladas ahora en el INFORME HOWARD.

Ahora, por medio de esta oferta excepcional y por tiempo limitado, Usted puede recibir en su propia casa u oficina y a un precio infinitamente menor, la misma información redactada en forma clara y sencilla, para que las personas de todo sexo, edad y grado de instrucción puedan leerlo. Recuerde que nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores. Sólo nosotros y Usted conocemos su contenido.

PONGA A PRUEBA SUS CONOCIMIENTOS SOBRE EL SEXO

Quizás Usted piensa que es una persona informada. Pero en los últimos años la ciencia ha despejado numerosas incógnitas, y descubierto nuevas técnicas, que muy posiblemente Usted no ha llegado a conocer. Para comprobarlo, conteste a estas 10 preguntas:

¿SABE USTED...

...COMO SE PRODUCE LA ERECCION? Si no lo sabe, entérese leyendo el Capítulo 1 del INFORME HOWARD.

...COMO SE MANTIENE LA ERECCION POR MAS TIEMPO? Si lo desconoce, véalo en el Capítulo 6.

...CUALES LA FORMA DE BRINDARLE MAYOR PLACER A SU COMPAÑERA? Si no lo sabía, léalo en el Capítulo 3.

...CUALES SON LOS ACCESORIOS SEXUALES Y COMO SE USAN? Si lo ignora, lo sabrá después de leer el Capítulo 6.

...CUAL ES LA MEJOR MANERA DE PRACTICAR EL SEXO ANAL? Si no lo sabe, se enterará en el Capítulo 4.

...CUAL ES LA FRONTERA ENTRE LO NORMAL Y LO PERVERSO EN EL SEXO? Si tiene dudas, aclárelas leyendo el Capítulo 4.

...COMO INFLUYEN LA OBESIDAD, EL ALCOHOLISMO Y LAS ENFERMEDADES CARDIACAS EN SU ACTIVIDAD SEXUAL? Si no conoce la respuesta, consulte el Capítulo 5.

...COMO SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE LA EYACULACION PRECOZ Y LA IMPOTENCIA? Ahora tienen solución, como verá en el Capítulo 5.

...CUAL ES LA RELACION ENTRE EL TAMAÑO Y LA POTENCIA? Puede que sus ideas al respecto sean equivocadas: verifíquelo leyendo el Capítulo 7.

...COMO SE PUEDE AGRANDAR EL TAMAÑO DEL PENE PARA AUMENTAR EL PLACER? Si aún no lo sabe, vea cómo hacerlo leyendo el Capítulo 9.

Si Usted desconoce alguna de las respuestas, es indispensable que lea el INFORME HOWARD: todos los últimos descubrimientos y técnicas de la sexualidad masculina, contenidos en un solo libro.

Con el INFORME HOWARD descubrirá cómo lograr más placer y romperá al fin las barreras que lo limitaban. Y su vida de pareja no será la misma. Por eso: RECORTE Y ENVIE YA MISMO el cupón de abajo.

Pídalo telefónicamente al ☎ **42-2993** o adquiéralo en Córdoba 1768, Capital Federal

CUPON DE RESERVA ESPECIAL

Recorte y envíe este cupón a:
S.M.B. CENTER, Casilla de Correo Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.

☐ Sí. Declaro tener más de 18 años. Deseo recibir cuanto antes el libro del Doctor Philip Howard EL INFORME HOWARD, en un envío sin membretes ni leyendas exteriores, para lo cual:

Adjunto ☐ Cheque / ☐ Giro postal a la orden de S.M.B. CENTER, por el valor de A 12,99 más A 2,00 de gastos de envío, o sea un importe total de A 14,99.
(Adquiera fácilmente el giro postal en el correo más cercano y envíelo junto a este cupón con sus datos completos).

☐ Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio por el sistema de contrarreembolso postal, el importe de A 14,99 más A 3,00 de gastos de envío.

Nombre .....
Dirección .....
Localidad ..... C.P. .....
Provincia ..... T.E. .....

IHCOR 2

© 1986 Norvin S.A. Publicidad

ANTIFLAMA
PROVA
Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326 - 7°ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al Interior

DELFO S.R.L.
CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferencialeo
Corona Piñón
Paliers
LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
ERIC ROT Gabriel
GAS
ENGRANAJES
FAE
EATON
WARNES 1285 esq. Av. Parral TEL.854-0864; 855-3579

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
Consulte 784-6144/4416
COLOCAMOS EN EL ACTO
MIGUELETES 2433 - Cap.
(ALT. LIBERTADOR 6500)

ARREGLO DE CHASSIS DE TODO TIPO
ESPECIALIDAD FIAT 128 Y DEMAS MODELOS
de Cándido A. Morizzo
TALLER MECANICO "EL VESUBIO"
● SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR ●
● MECANICA ESPECIALIZADA ●
PRIMERA JUNTA 4269 (Alt. Avda. del Trabajo 4200) (c.p. 1407)
CAP. FED.

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET
Av. del Libertador 15.269 (1640)

NUEVA BATERIA prestolite
UNICAS HECHAS EN EL PAIS CON SELENIO
LIBRES DE MANTENIMIENTO
EN MUNRO
AVDA. MITRE 2906.
TEL. 88-9857
TARJETAS DE CREDITO

LEVAS ROMERO COMPETICION
Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 166) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

ruedas argentinas S.A.C.I.F.I.A.
COMPETICION T.C.2000
F.RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
CODASUR ● C.A.P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

● BUZOS ANTIFLAMA ●
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

KIT'S COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
COLORES A ELECCION A 600
MEHARI A 350. Colores a elección
RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

ARENERO
JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA GORDINI R4 R6 R12 F-600 DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2600 FLORIDA
(1602) BS AS

SIMPSON.
ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.
* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS
Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

anri
• SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
• SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.
• MECANIZADO COMPLETO.
ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

CUBIERTAS WALTRAC
10 x 15 y 205 x 14
BFGoodrich
TODAS LAS MEDIDAS
OFERTAS: LLANTAS BRONCO Y WESTERN USA.
·PATONAS PARA JEEPS - PICKS-UP - ESTANCIERAS - ARENEROS -
541-2694 70-6387 TRICICLOS - V.W. etc.

FALTAN 29 DIAS

REUTEMANN DUDA, RECALDE SE PREPARA



¿CORRERA REUTEMANN? - Jean Todt confirmó que le fue ofrecida a Carlos Reutemann una plaza cómo piloto del equipo Peugeot Talbot Sport para el Rally de Argentina, donde el team participaría con sus Peugeot 205 Turbo 16 E2. Por lo tanto, la decisión de participar o no es del argentino.

NO MAS EN 1987 - Estos son los autos de Grupo B que no podrán participar en las pruebas del campeonato mundial de 1987: Audi Sport Quattro, Peugeot 205 Turbo 16, Ford RS 200, MG Metro 6R4, Lancia Delta S4, Subaru XT, Citroen BX 4 TC. Si podrán participar, aunque sin obtener puntos, los siguientes autos de Grupo B: Citroen Visa Trophee, Citroen Visa Mille Pistes, Daihatsu Charade 926, Datsun Sunny pick-up, Skoda 130 LR, Talbot Samba. Asimismo, podrán competir en otros torneos internacionales (campeonatos europeo de Medio Oriente, Africa...) estos autos: Audi Quattro, Opel Ascona y Manta 400, Opel Manta 200, Porsche 911 SC, Peugeot 504 pick-up, Renault 5 Turbo, Renault Maxi 5 Turbo, Sunbeaum Lotus, Lancia Rally, Mitsubishi Lancer Turbo, Nissan 240 RS, Mazda RX7, Toyota Celica TC Turbo y Lada VFTS.

RECALDE VUELVE - Jorge Recalde, quien dio por culminada su relación con el equipo Verini - Nocentini de Milán, Italia, volvió a Argentina, previo paso por Madrid. En los próximos días comenzará a recorrer la ruta del rally.

PIANTA "OCULTERO" - Como ya saben nuetros lectores, hace dos semanas estuvimos con Giorgio Pianta –técnico y piloto de pruebas de Abarth– en vísperas de su partida hacia Italia, luego de efectuar algunas pruebas con el Lancia Delta S4 por caminos de Córdoba. El hombre nos contó pormenorizadamente todo lo realizado, aunque "olvidó" decirnos que el viernes 20 de junio tuvo un accidente (habrá sido por "hacer bandera") del que nos enteramos días después. Afortunadamente, no hubo problemas físicos, salvo algún dolor para Pianta, pero el Lancia Grupo B quedó bastante dañado en su estructura.

BARCELO ALQUILA - Gonzalo Barceló imposibilitado de correr el Rally de Argentina, tiene en alquiler con asistencia, repuestos y todo lo necesario, un Datsun 160J 200 cm³ de Grupo A. Los interesados deberán llamar al TE (01) 773-9076.

URUGUAYOS EN MASA - Serán varios los pilotos de esa nacionalidad que estarán presentes en el 6° Rally de Argentina. En efecto, además de Hayle Aguilar, quien vendrá con un Nissan 240 RS alquilado y cuyos auxilios los hará el equipo West, estarán presentes Quirino (Daihatsu Charade), Mansilla (Mazda 323), De Vita (Ford Escort XR3), Etchegoyen (Ford Escort) y Gustavo Trelles (Ford Escort). Cabe destacar que con seguridad esta presentación del Ford Escort será la última en el campeonato mundial de rally debido al vencimiento de su homologación. Sin duda, el Escort forma parte ya de la mejor historia del rally mundial.

LISTA - Ya está plenamente confirmada la homologación en Grupo B del Fiat Supereuropa 1.5. En efecto, la misma fue aprobada por la FISA, habilitando a este modelo a competir en pruebas por el campeonato mundial de rally.

LOS INSCRIPTOS

PILOTO	NAVEGANTE	NACIONAL	AUTO	GRUPO	CLASE
Basil Critcos	Surinder Thatti	Grecia - Kenya	Opel Manta 400	B	11
Gonzalo Monteiro	Carlos Espinosa		Chevette 1600	A	6
Carmelo Cordovanna		Argentina	Mitsubishi Lancer	A	6
Normando Peca	Rodolfo Guerrero	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Carlos Odon	José L. Spalaro	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Alberto Adriani		Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	N	2
Enrique Oribe	Adolfo Dechechi	Argentina	Subaru	A	5
Luis F. Campos ("Aguila")	Ricardo Costa	Brasil	Volkswagen Gacel	A	6
Jorge Tavolaro		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Guillermo Castro	Miguel Massione	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Ignacio Castiglione	Luis Catán	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Luis Meon	Rodolfo Ortiz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Daniel Matteucci	César Castillo	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Omar Travesaro	José Aguirre	Argentina	Ford Escort XR3	A	6
Pedro Desportin	José Avelidano	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Hayle Aguilar	Gonzalo Aguilar	Uruguay	Nissan 240 RS	B	10
Kenneth Eriksson	Peter Diekmann	Suecia-Alem	Volkswagen Golf GTI	A	7
Franz Wittmann	Matthias Feltz	Austria	Volkswagen Golf GTI	A	7
Arturo Abella Nazar	Carlos Aschiero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Gabriel Raies	Raúl Campaña	Argentina	Renault 18 GTX EI	A	7
Alejandro Miglio	Victor Farias	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Elizeche	Hector Elizeche	Paraguay	Volkswagen Gol 1.6	A	6
Carlos Culianno	Raúl Albertal	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Lonati	Carlos R. Neira	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Francisco Mareo Pera	Daniel Lecourguille	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Germán Arballo	José De Souza	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Antonio Bulgas		Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B	10
Hugo Sala	Mario Uberti	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alejandro Sala	Carlos Minardi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Rubén Del Campo		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Bassi		Argentina	Peugeot 504 GRTN	B	10
Juan González	Ricardo González	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Mario Ledesez	Sergio Presta	Argentina			
Horacio Escariz	Eduardo Fontana	Argentina	Volkswagen Gacel GL	A	6
Nelson Sanabria Urbieta		Paraguay	Volkswagen Voyage 1.6	A	6
Carlos Scalise	Julio Loiácono	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Jacobo	Rubén Aranda	Argentina	Peugeot 504 TN	B	0
Alejandro Cisneros	Jorge Díaz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Campra	Roque Narvaja	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Orlando Silvi		Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Esteban Tonomo	Mario Rossi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Minetti		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

MUSTANG * LASER * RANGER * GRANADA * ECONOLINE
SILVERADO * CHEYENNE * ESCORT * BRONCO * CUSTOM

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

* ENVIOS AL INTERIOR
* VENTAS POR MAYOR Y MENOR
* ENTREGAS A DOMICILIO

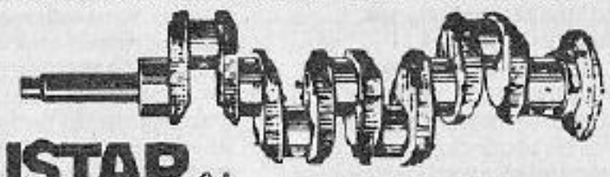
Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

* *ACERO FORJADO CROMO NIQUEL*
* *TEMPLADOS Y BALANCEADOS. LISTOS PARA COLOCAR.*
* *GARANTIA TOTAL!*
* *ENTREGA INMEDIATA!*
* *DESPACHOS AL INTERIOR DEL PAIS.*
* *PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIOS DEL RAMO Y TALLERES ESPECIALIZADOS.*

JUEGOS DE COJINETES BIELA Y BANCADA GLYCO-PROC. ALEMANIA PARA M. BENZ 1114 STANDARD Y SUPERMEDIDA - CONSULTAR PRECIOS.



INDUSTAP S.A.

J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

*TAMBIEN TENEMOS * AMPLIO STOCK OTROS MODELOS*

TALLERES "EDY"

SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
MECANICA ESPECIALIZADA
ZINNY 1457. CAP. FED.
(Alt. Avda. Del Trabajo 4200)

FIAT TURIN

REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martinez. TEL. 792-5914

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4615
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI



AV. MAIPU 1437. VICENTE LOPEZ (1636). TEL. 797-5883

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS - ASESÓRESE

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANO.

JEEPON LODI: PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.

TECHOS LODI: PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA

LODI CITRAK: PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

LODI RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

ACCESORIOS: BARRA, TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

PEUGEOT CIUDADELA



LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel
Abierto Sábado todo el día.
y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

---

FERRAZZI COMPETICION



EL UNICO CABLE DE BUJIAS UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

DULBECCO



RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... CONSULTENOS

MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 166) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

---

ruedas uryenbus

S.A.C.I.F.I.A.

COMPETICION T.C.2000
F. RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
CODASUR ● C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS



LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

EFE

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA





Títulos de oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

FIAT «SAN PEDRITO»

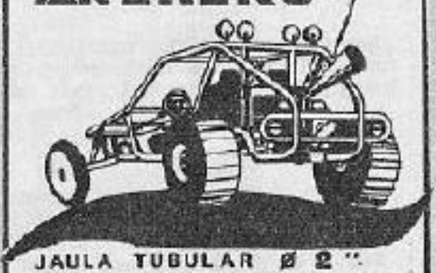
JORGE ETCHART

☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

ARENERO



JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA: GORDINI - R4 R6 - R12 - F-600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 FLORIDA (1602) BS AS

MALACATES ELECTRICOS

- 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO VIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
- IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
- GARANTIA DE 6 MESES y SERVICE



WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martin 1200) SAN MARTIN

CONSTRUCCION Y REPARACION DE CHASIS (MONOPOSTOS)

ALCAR COMPETICION

BAHIA BLANCA 2567 - CAP.
TEL. 567-8397

ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326 - 7º ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al Interior

HOT-ROD

☆ TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK etc.
☆ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS
☆ TODO PARA EL TUERCA



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa, Envíos al interior

Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

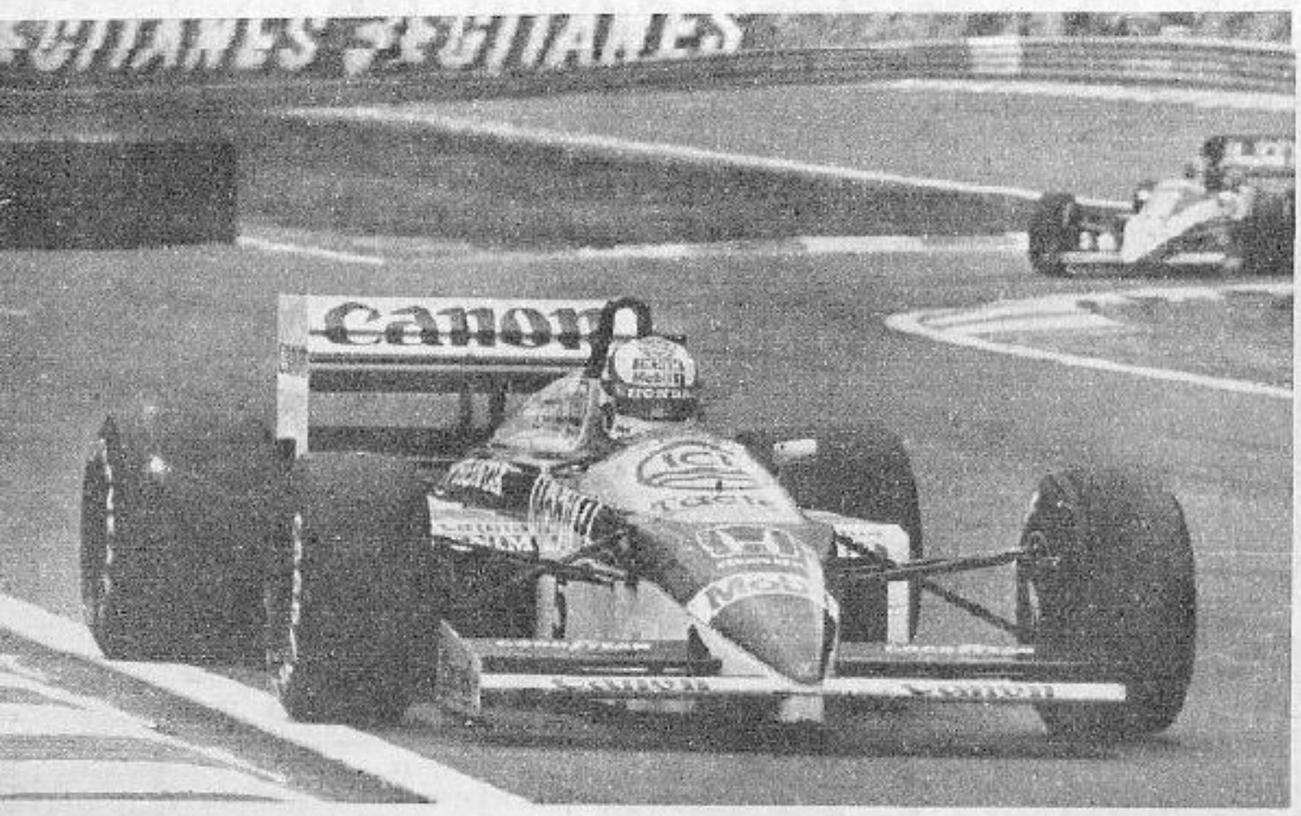
para avisos: H. B. Producciones Avda. Cándido 3008, 6º B. Tel. 86-6285



REFLEXIONES DE UN HOMBRE SENSIBLE EN BUSCA DE LA CONSAGRACION A TODA COSTA

NIGEL MANSELL

EL CONVIDADO DE PIEDRA SE CONFIESA



Si en el planteo preliminar del Campeonato Mundial '86 los papeles protagónicos se repartían entre Prost como el Rey, el niño terrible Senna como el Delfín, Rosberg como el eterno Retador y Piquet como el Favorito de la corona, no cabe duda de que el ingeniero británico, coéquipir del bicampeón brasileño, relegado (otra vez) a un segundo plano en primera instancia, viene a ser hoy el "Convidado de piedra" del selecto reparto. Dos triunfos y uno que no lo fue por 14/1000 contra su archirrival Ayrton, sobre siete carreras disputadas este año (con dos victorias más en los últimos diez Grand Prix), ya lo ubicaban, antes de reanudar el torneo de Europa, en posición privilegiada para aspirar al título; aun mejor que la del "gran candidato" de principios del '86, su compañero de equipo, sí... Conozcámoslo a fondo.

En Gran Bretaña, **Nigel Mansell** es conocido como un corredor muy esforzado, que se expresa bien en las entrevistas televisivas, y que ha sufrido grandes penurias físicas y financieras para llegar a donde ha llegado hoy. No es ningún secreto que se inició en los Grand Prix por invitación de Colin Chapman, tal vez porque era británico en momentos en que no había disponibles otros corredores de esa nacionalidad. Hasta octubre del '85, sin embargo, Mansell no era conocido como un ganador. Entonces ocurre que ganó dos carreras del Campeonato Mundial... y este año otras tantas.

Seis años y 72 GG.PP. fue mucho esperar para Nigel Mansell hasta que alcanzara su primera victoria en una carrera de Fórmula Uno. Cuando ocurrió, fue en el Grand Prix de Europa en Brands Hatch, ocasión que le ganó el tipo de aprobación nacional que hace que el orgulloso espectador británico sienta un nudo en la garganta durante varios días.

En Brands, los partidarios de Mansell se sintieron –comprensiblemente– embargados por la emoción: **Rosanne**, su esposa, lloró como un bebé, Y Eric, su padre, se enjugó los ojos con un pañuelo. Cuando Nigel duplicó la victoria dos semanas después, con su triunfo en **Kyalami**, hasta sus críticas debieron admitir que tal vez se habían apresurado demasiado cuando habían dicho que nunca sería campeón debido a que en muchas ocasiones previas lo acompañó la mala suerte, por no decir una aparente propensión a los accidentes.

El año anterior a ése, de resultas de perder la delantera en Mónaco a raíz de esa íntima franja de pintura blanca sobre el piso en la lluvia, él aprendió una lección que lo llevó a ser paciente. Esa lección dio resultados gloriosos, contribuyendo a hacerle alcanzar sus dos victorias de 1985, pues en Brands y en Kyalami fue el propio compañero de equipo de Nigel, Keke Rosberg, quien debido a su propia impetuosidad perdió dos buenas oportunidades de ganar. Keke se enredó con Senna en Brands y se deslizó sobre el aceite de alguien en Kyalami: él mismo admitió que había desperdiciado dos carreras. El nuevo y supercontrolado Mansell observó muy bien los pecadillos de Rosberg. Se tomó su tiempo, midió sus chances y aprovechó las oportunidades que Keke le presentaba en bandeja.

Parece paradójico que la paciencia fuera la virtud que le permitió ganar esas dos carreras a Nigel. Después de todo, cinco años de paciencia por poco lo dejan a él y a su carrera varados en Lotus. La mayoría de sus compañeros allí, e incluso algunos miembros de la prensa (incluido yo), no pudieron menos que pensar que Mansell comenzaba a sufrir tropiezos en Fórmula 1 como un corredor esforzado que no parecía tener suerte.

El mismo era bien consciente de que en las dos últimas temporadas con Lotus había perdido la buena voluntad del tema. Pero también señaló que era el propio tema el que estaba agobiando a sus conductores, y no a la inversa. **"El problema en Lotus era que Colin Chapman lo significaba todo para mí. Ha quedado registrado lo que yo sentí cuando él murió, todo el mundo sabe lo que sentí, y eso me dejó mal largo tiempo. No había sustituto para Colin.**

"También ha quedado registrado lo mal que anduvo el team durante el año siguiente a la muerte de Chapman: estábamos totalmente en la mala, teníamos un coche terrible. Sólo cuando Gerard Ducarouge se unió al team (a mediados de 1983), hubo alguna garantía de que pudiéramos sobrevivir. Eran tiempos malos, realmente malos. En los cinco años que pasé en Lotus, solamente ganamos una carrera, y eso cuenta toda la historia. Uno no obtiene consuelo sabiendo que el otro corredor tampoco está ganando carreras, pero entonces, evidentemente, algo anda mal."

La cualidad que mantuvo a Nigel en su puesto, durante esos años difíciles en Lotus, era su propia fe en sí mismo. Era una fe que demostró mucho antes de los días de F1, a través de semanas llenas de ansiedad transcurridas en el hospital, con heridas que habrían hecho detenerse a otro que no fuera él. Un carácter empecinado como el de Nigel no puede menos que sentirse complacido, excitado, deleitado ante su primer gran premio de GP. Pero no lo sorprendió, porque siempre supo que podía lograrlo. En consecuencia, se muestra renuente a admitir que fue un hito personal de él.

"Sí, era un obstáculo –está dispuesto a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba, meditando en las prácticas de Río, lanzamiento de la temporada '86, mientras el volante desmontable reposa sobre el carenado del cockpit. Allí, como en el '85, su carrera volvería a durar poco... entrevero con Senna mediante. Abajo, en Bélgica, su primer éxito del '86, con el Williams cuyo ingeniero-jefe es el argentino Sergio Rinland. Acá, con el proyectista Patrick Head.

SU FICHA PERSONAL

Nigel Mansell nació el 8° de agosto de 1954, en Upton-on-Severn, Inglaterra. De profesión ingeniero mecánico, su primer contacto con la velocidad lo tuvo a los 15 años, cuando su padre, un ingeniero aeronáutico, le regaló un kart. No tardó Nigel en demostrar sus condiciones, y así uno a uno fue sumando nada menos que ¡quince títulos! nacionales en distintas categorías de la mencionada especialidad.

El salto que era presumible, se produjo en la temporada 1976 y el destino fue la Fórmula Ford inglesa. Un año nada más tuvo que esperar para obtener el título en uno de los tantos certámenes que se desarrollan en Inglaterra, rubricando así una temporada que lo vio ganador en 32 de las 42 carreras en las que se presentó. Su próximo paso fue la Fórmula Tres, pero los escasos recursos económicos le impidieron contar con un medio mecánico adecuado y también con cierta continuidad. De todas maneras, casi siempre logró terminar en las primeras posiciones aunque sólo ganó una carrera en Silverstone, y ello no pasó inadvertido para dos vastos conocedores del tema, como Ron Tauranac y Colin Chapman. El primero le ofreció la tarea de experimentación del Ralt con motor Honda en el Europeo de Fórmula Dos, que no fue muy larga y que como mejor recuerdo dejó un segundo puesto en Hockenheim.

Chapman le tenía reservada una posibilidad mayor: su ingreso a la Fórmula Uno... y nada menos que en el equipo Lotus. El esperado debut se concretó en el Gran Premio de Austria de 1980, con el tercer auto del equipo que integraban Andretti y De Angelis. La ida de Mario le dejó un lugar definitivo para la temporada 1981, prolongándose su permanencia en Lotus durante cuatro años. Los cambios de aire llegaron en 1985, cuando ante el arribo de Ayrton Senna debió emigrar a Williams. Este equipo le permitió, en su temporada inicial, conseguir lo que no había logrado en cuatro y media en Lotus: su primer triunfo, algo que ocurrió en el Gran Premio de Europa realizado en Brands Hatch.

Consolidado este año en Williams, pese a que la presencia de Nelson Piquet pareció en algún momento opacar su imagen, Mansell ostenta hasta el momento del cierre de esta nota (previo al G.P. francés) un total de 84 grandes premios disputados, de los cuales ganó 4 (Europa y Sudáfrica en 1985, Bélgica y Canadá este año), fue en 3 ocasiones (Dallas '84, Sudáfrica '85 y Bélgica '86) el más veloz en clasificación, y registró también en 3 oportunidades (Europa '83, Italia '85 y España '86) el record de vuelta.

admitir hoy—, ahora uno es un ganador, está clasificado como tal. Ciertamente el puesto, las felicitaciones, hacen que uno tome conciencia. De pronto todo el mundo lo trata en forma diferente, porque ha ganado una carrera. Los maldicientes ahora tienen que callarse la boca, porque lo hemos logrado, y uno puede continuar su actividad sintiéndose mucho más relajado, y seguir adelante.

"No hay duda de que cuando uno gana una carrera, la gente tiende a olvidar sus hazañas pasadas. Yo era Campeón de Fórmula Ford allá por 1977 y gané 32 carreras de un total de 42, pero la gente sólo se fija en las carreras del Grand Prix. Lo importante es que, ahora que lo he logrado (y reiterado), sé como lo logré. Ahora lo que debo hacer es repetir la performance con el auto, con los ingenieros, con los mecánicos y el ingeniero de neumáticos —y la gente de Honda— y, si se puede repetirla, tendremos buenas posibilidades en cada carrera. Hasta cierto punto es cuestión de confianza, pero también cuestion de saber de qué manera repartir las energías para obtener el mejor resultado. Antes, en años anteriores, puedo decir que diversificaba muchas energías, ciertamente que en los sitios equivocados. Pero ahora soy mucho más sabio, y creo que estoy en un equipo muy superior. De modo que esas energías se canalizan de manera mucho más eficiente con este tema que con Lotus durante los años anteriores."

Nigel se indigna muchísimo ante la mención de este accidente: "Eso es una imbecilidad, porque cuando lo pasé a Senna yo ya había vuelto a mantener posiciones antes de que llegáramos al puesto donde las banderas amarillas eran agitadas. Déjeme decir esto: Brands Hatch es historia. Yo no fui descalificado ni apercibido. Por lo que a mí concierne, gané la carrera en forma totalmente honesta y justa, y si alguien trata de empañar esa victoria diciendo que esto o aquello, entonces dejen que lo digan. Eso no significa que reducirán el mérito de lo que hicimos o lo que logramos. Creo que es muy triste oír que alguien —no haré nombres— hizo todo lo posible por que yo fuera descalificado".

No obstante, fue apropiado que Brands Hatch fuese escenario de la primera victoria en Grand Prix de Nigel, puesto que fue en Brands, en 1978, cuando diera un salto mortal saliendo de pista en un March de Fórmula 3 y casi pierde la vida. Ese, dice Nigel, probablemente fue el punto mas bajo de su carrera. "Había obtenido buena financiación vendiendo la casa y muchas de nuestras pertenencias. Yo tenía un muy buen trabajo en 'Lucas Aerospace', y dijeron que debía optar entre ellos y una vida dedicada a correr, de manera que me dije: 'Sólo se es joven una vez' y opté por las carreras. 'Si sale mal', pensé, 'tal vez vuelva a dedicarme a la ingeniería'.

"Sólo tres semanas después de presentar mi renuncia, sufrí el accidente de Brands Hatch en el que me rompí el cuello. Me dijeron en forma categórica que tenía suerte de no convertirme en cuadripléjico, es decir, categóricamente, que nunca volvería a correr. Yo yacía en la cama del hospital totalmente solo, no había ni amigos ni familiares cerca que me vinieran a visitar. No tenía trabajo ni ninguna fuente de ingresos: sólo me pagaban cuando corría, tenía un sponsor que me pagaba, creo, unas 100 libras por carrera. Esa era la única entrada que tenía, salvo por lo que ganaba mi esposa, y ella no podía venir a verme durante la semana porque trabajaba para ganar el dinero necesario para pagar el alquiler.

"Fue, por supuesto, el punto más bajo de mi carrera y de mi vida. Me pareció que lo había echado todo a perder. Que había arruinado nuestras vidas. Fue realmente bravo."

Reflexionábamos acerca de todo esto mientras estábamos sentados en una pequeña casa rodante en un autódromo, y, automáticamente, los pensamientos de Nigel volvieron a Rosanne, que estaba en su casa de la Isla de Man, con sus hijos: "Es la mujer más sorprendente que conozco. Paso por períodos en que la extraño mucho, y otros en que ella es un manojo de sorpresas para mí, aunque soy su marido. La quiero muchísimo. El apoyo, la energía, el vigor y la exacta dimensión de su actitud nunca disminuyeron a lo largo de toda nuestra relación. Ella tiene tanta fe en mí que no habría manera para mí de llegar adonde he llegado sin tener a mi querida esposa Rosanne. Ella es tan especial que, bueno, supongo que habría que levantarle una estatua para conmemorar lo que ella ha hecho por mí".

Este, pensé, fue un tributo conmovedor. Nigel sugirió que su relación tan estrecha surgía del hecho de que tanto él como Rosanne habían perdido a sus madres. "Todavía tenemos a nuestros padres y a otros parientes, pero cuando uno no tiene madre y tiene hijos propios, es sorprendente lo cercanos que deben estar marido y mujer, el apoyo que deben darse el uno al otro".

Vivir en la Isla de Man es algo más que simple conveniencia para evadir impuestos. Ofrece un ritmo de vida tranquilo, que se adapta muy bien a la familia Mansell, especialmente cuando Nigel vuelve a casa después de una carrera. "Soy el tipo más aburrido que puedan imaginar, después de una carrera, porque literalmente me desplomo. Soy un 'zombie' durante un par de días. Cualquier corredor que diga la verdad, admitirá que le ocurre lo mismo. No queremos ver a nadie ni hablar con nadie. No podemos hacer mucho porque la coordinación de un corredor es terrible el día después de un Gran Premio. Nuestros cuerpos quedan totalmente exhaustos, de manera que durante un par de días después de un Gran Prix, no hago absolutamente nada, salvo disfrutar de la vida en familia, y comer bien.

"Luego, si tengo la suerte de quedarme en casa durante tres o cuatro días, comenzamos a ver a nuestros amigos. Si el tiempo acompaña, me encanta ir a jugar al golf. Para mí, el golf es una válvula de escape. Puedo ir al campo de golf y no sólo jugar razonablemente bien sino sacarme cualquier frustración de encima con el juego, en lugar de descargarme con los perros o la familia o alguna otra cosa. Realmente es bueno para mí.

"¿Nuestra casa? ¡Es como preguntar por las especificaciones del motor Honda! Baste decir que nos gusta. Somos felices allí, y eso es todo cuando importa. La gente de la Isla de Man hace que nos encante vivir ahí. No creo que importe lo grande o pequeña que sea la casa, lo importante es disfrutarla. Disfrutamos de nuestro hogar, del poco de tierra que tenemos, y de la libertad en que nos deja la gente para gozar del tipo de vida que queremos vivir."

Nigel posee dos Mercedes (un 500 SEC y un "Cosworth" 190 de 16 válvulas), un Range Rover y una moloneta para la casera y la niñera de los chicos. Es, también, un piloto hábil, al que le gustaría tener tiempo para más vuelo. "Diría que vuelo como un novicio semi-profesional. En realidad, tengo 'brevet' desde 1981. Tengo interés por un pequeño avión, que actualmente está en venta. Pero cuando uno se concentra en algún deporte como las carreras de Grand Prix, a menos que vuele el tiempo entero, nunca podrá llegar a ser un piloto profesional. Tendría que decir que Niki Lauda y Keke Rosberg sí son pilotos profesionales, pero yo no estoy en esa categoría. Puedo volar y me encanta hacerlo, especialmente cuando el tiempo es bueno, y actualmente estoy haciendo además algún entrenamiento con helicópteros, lo cual también disfruto.

"Hice un acuerdo sobre un helicóptero comprando 100 horas de vuelo, y eso me permite usarlo cuando estoy en Inglaterra por negocios. Eso me ahorra mucho tiempo de viajes. Ahora estoy hablando de comprar horas de vuelo en un jet, para que sea más fácil llegar a algunas carreras."

Como ejemplo del aliento que recibió de Williams, cita el GP de Brasil '85. En esa carrera tuvo un comienzo fantástico (como este año)... sólo para hacer contacto con Michele Alboreto (como esta vez con Senna) y encontrarse girando fuera de pista cuando los dos doblaban la primera curva (como en 1986 unos kilómetros más allá...). "El team 'Canon William-Honda' podría haberme zarandeado diciendo: 'Miren, salió junto a Michele en la primera vuelta y...'. Por supuesto, siendo un conductor que se autorrespeta y sabiendo que se tiene la capacidad de hacerlo, si uno observa eso (esa actitud) dentro de un team, tiene que resistirla. De lo contrario, comienzan a pasarle por encima. Eso ciertamente me había pasado a mí en Lotus: tuve que resistir, diversificar energías para luchar contra esa actitud, que no me conducía a ninguna parte, mientras que en el actual equipo nunca se me dijo palabra sobre lo que sucedió aquella vez en Río. Todos ellos, en una palabra, me han dado su apoyo. Y al recibir su apoyo, se sigue adelante. Evidentemente, si cometo un error, voy y digo: 'Lo siento, es culpa mía, la embarré'. Esto es lo bueno del team, y a ellos les gusta también. En la medida en que uno no cometa demasiados errores, no hay problema".

Buena parte del crédito por el "nuevo" Mansell y su éxito débese al mismo Frank Williams, hoy convaleciente de su grave accidente a principios de año. Los dos hombres tienen mucho mas en común de lo que a primera vista podría imaginarse: ambos provienen de provincias inglesas, lejos del "glamour" de Londres. También han compartido una obsesión por mantener su buen estado físico, y una fe innata en su propia capacidad. Ambos son devotos hombres de familia, cuyas esposas juegan un importante rol como apoyo en sus vidas. Y Frank nunca ha olvidado los años que pasó luchando en medio de la jungla y esperando —como Nigel— la oportunidad para mostrar al mundo que la obstinación a veces vale más que la suerte.

En un deporte donde demasiada gente habla diciendo cosas en espera de que otros las crean, Nigel y Frank se destacan por ser dos hombres honestos, tal como explica Nigel: "Cuando me uní al equipo le conté a Frank que quería ser juzgado, no por el pasado y no por lo que la gente dice por atrás para enlodarnos —lamentablemente, de eso hay mucho en el mundo del automovilismo—, sino por las pruebas que rindiera con el team, en mis carreras y con mi método. Yo quería serle totalmente honesto, y que él lo fuera conmigo.

"Yo había visto una nota con Jacques Laffite en una revista de automovilismo donde Jacques se quejaba amargamente del team Williams, diciendo que el segundo coche era terrible, que el tratamiento era escandaloso, etc., etc. Ahora, si yo hubiera creído todo lo que dijo Jacques habría sido muy preocupante pensar que me unía al team con Keke, quien es un ex campeón mundial y un conductor muy bueno y muy rápido. Me preguntaba cómo encajaría yo. Podría haber sido muy difícil...

"Así que todos jugamos 'derecho' de entrada: Patrick Head, Frank Williams, todos los mecánicos y gente de la fábrica. Ahora me complace decir que aún antes de ganar en Brands Hatch ya me sentía afincado en el equipo. Debo confesar que disfruto de mis carreras mucho más que antes, y espero haberme adaptado tan bien como creo."

Como parte de su profesionalismo, Nigel es siempre cuidadoso de mencionar a todos los miembros del equipo, incluyendo a los "sponsors" (nunca dice simplemente "el team" sino "el team Canon Williams-Honda"). Así, fue curioso notar que en la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lista de gente que "había jugado derecho", en realidad no había mencionado a Rosberg. No fue secreto que Keke no se mostró muy encantado con que Nigel fuera su coequipier en 1985, y Keke mismo dijo de sus relaciones con Nigel: "**No eran exactamente una historia de amor**"... ¿Qué tal andaba la relación últimamente?, le pregunté a Nigel. ¿Todavía subsistía el conflicto por haber Keke acusado a Nigel de bloquearlo en Dallas en 1984?

"**No sé si él diría lo mismo si hablase ahora, porque lo que dijo sobre nuestra relación hacía referencia a la situación tal como se daba ya más de un año atrás. Hablen de nuevo con él... En Dallas, desde mi punto de vista, la prensa no le dio ningún crédito a Keke Rosberg, como conductor... Cuando un corredor sale del auto, está todo sudoroso y acalorado, probablemente su corazón late a 180 o 190 pulsaciones por minuto. En estas circunstancias todos decimos y hacemos cosas arriesgadas que en realidad no eran nuestra intención. De preguntárselo, Keke sería hoy el primero en admitir que mucho de lo que dijo fue mal interpretado.**

"**Una de las primeras cosas que tuve que hacer cuando me uní al team, fue decirle a Keke que, ya que íbamos a trabajar juntos, lo mejor para ambos sería hacerlo tan duro como pudiéramos con el coche, ya que ambos saldríamos beneficiados. Y sí, desde el punto de vista profesional, tuvimos una muy buena relación. Y al tener esa relación profesional, creo que ambos hicimos la tarea tan bien como pudimos. Así que, en lugar de dañar al team, creo que puede haberse beneficiado.**

"**En lo que a competividad se refiere, creo que Keke ahora tendrá que admitir *que durante casi las diez últimas carreras* que compartimos en Williams, yo fui por lo menos tan rápido como él, y en ocasiones tal vez más rápido. Creo que fuimos ambos muy buenos el uno para el otro, y esto ha hecho avanzar al team Williams, y al motor Honda, siguiendo los lineamientos que nos permitieron obtener los resultados que ambos pudimos lograr el año último.**"

Tras la victoria en Brands Hatch '85, Peter Warn, el "gerente" de Lotus –el hombre que había desechado a Mansell hacia un año, en favor Ayrton Senna– murmuraba acerca de maniobras supuestamente ilegales para sobrepasar a otros... a las que recurrió el ganador de la carrera. Por cierto, había evidencias que sugerían que Nigel pudiera haberse mostrado un poco demasiado ansioso por superar a Senna, porque, aunque no se oyó ninguna observación de un veedor oficial, algunos testigos proclamaban que Nigel lo pasó a Senna bajo las banderas amarillas estacionarias, que protegían a los oficiales de pista que empujaban al Brabham en tres ruedas de Piquet para sacarlo de escena.

Los Mansell realizan actualmente la mayor parte de sus viajes al extranjero por cortesía de Manx Airlines, uno de sus sponsors. "**El mayor enemigo de un corredor es el teléfono que suena –a menudo a las ocho de la noche– y le dicen directamente que lo necesitan a las diez de la mañana para una prueba en Donington. A menudo encuentro entonces que todos los vuelos están reservados, o que el horario no es el adecuado, y lo más fácil, entonces, es alquilar un avioncito y pilotear uno mismo para llegar a tiempo**".

Durante los últimos años, Nigel se ha preciado siempre de su buen estado físico. Si bien no es un aliela, más vale tenerlo de amigo que de enemigo, aunque la amistad signifique someterse a un apretón de manos de Mansell, de ésos que le hacen crujir a uno los huesos. El último año, sin embargo, no pudo hacer tanto ejercicio como hubiese querido. Sufrió un golpe en un accidente en Detroit, y un segundo golpe grave en la cabeza como resultado de ese terrible accidente durante las pruebas de clasificación en Paul Ricard. Recientemente ha sufrido por su herida en el pecho,



causada por dos incidentes alarmantes y separados entre sí.

"Todo comenzó en Monza '85, donde **me estalló un neumático durante las prácticas. Controlé el derrape, pero virtualmente me llevó toda la recta hacerlo parar. El coche se iba en un gran trompo y sufrí un desgarro en el pecho por 'tenerlo' mientras con toda la fuerza de mi brazo izquierdo trataba de corregir la dirección. Entonces tuve la sensación de que se me había roto algo dentro. No fue demasiado malo la semana siguiente (entre Monza y Spa) pero en Spa se nos rompió el volante en una curva de quinta a fondo cuesta abajo a la izquierda, e hice exactamente el mismo movimiento que en Monza dos semanas antes, y me causé dos veces el mismo daño.**

"**Sentí que se me desgarraba el pecho, como si alguien me hubiera clavado un cuchillo. La lesión es común entre los jugadores de rugby: el cartílago arrancado de tres costillas. No es muy grave, pero sí terriblemente doloroso. De todos modos, supongo que me sentí algo desilusionado con mi estado físico. De manera que invertí mucho dinero en instalar en casa un complejo deportivo, con piscina y área para gimnasia. Y he hecho grandes esfuerzos concertados para estar en lo que yo considero buen estado físico, este año. Y cuanto puedo decir es que la gente que entonces me consideraba en buen estado, me verá en mucho mejor estado físico ahora**"

Si Mansell mejoró su estado físico, lo propio ha hecho su equipo. Los enormes pasos dados por Honda, ya en la segunda parte de la temporada '85 contribuyeron enormemente al mayor rendimiento del Williams, que fuera equipado con un brazo de arrastre y una parrilla nuevas y obviamente eficaces en la suspensión trasera, para aquella triunfal carrera de Brands Hatch.

Nigel había trabajado con Honda en 1980, cuando fue el primero en conducir con el motor V6, por ese entonces nuevo, que había sido producido en forma de 2 litros para el Raît con que él corrió brevemente. Sólo unos pocos de los ingenieros japoneses de los días de F2 trabajan ahora en los coches de F1, pero Nigel se mostró complacido de retomar viejas amistades. "**Ochida es el que conocí mejor en F2, y Haji, el mecánico principal, que luego volvió a Japón. Unos pocos mecánicos están trabajando con Williams, y a pesar de la barrera del idioma debo decir que todos trabajamos juntos en excelente armonía**".

El ofrece un interesante contraste entre los diferentes enfoques hacia las carreras adoptados por Renault (cuyos motores condujo durante casi dos años, para Lotus), y los ingenieros japoneses de Honda.

"**Para empezar, creo tener una relación mucho más estrecha con Honda de la que jamás tuve con Renault. Encuentro muy fácil y satisfactorio trabajar con ellos. Y debido a esta relación podemos dar mas pasos adelante que con Renault, donde todo era 'top secret' y nos resultaba difícil entender qué estaba ocurriendo. En Renault, sólo podíamos decirles qué funcionaba y qué no, mientras que con Honda podemos ser más específicos. Al hacerlo, podemos hacer ajustes más específicos al motor.**

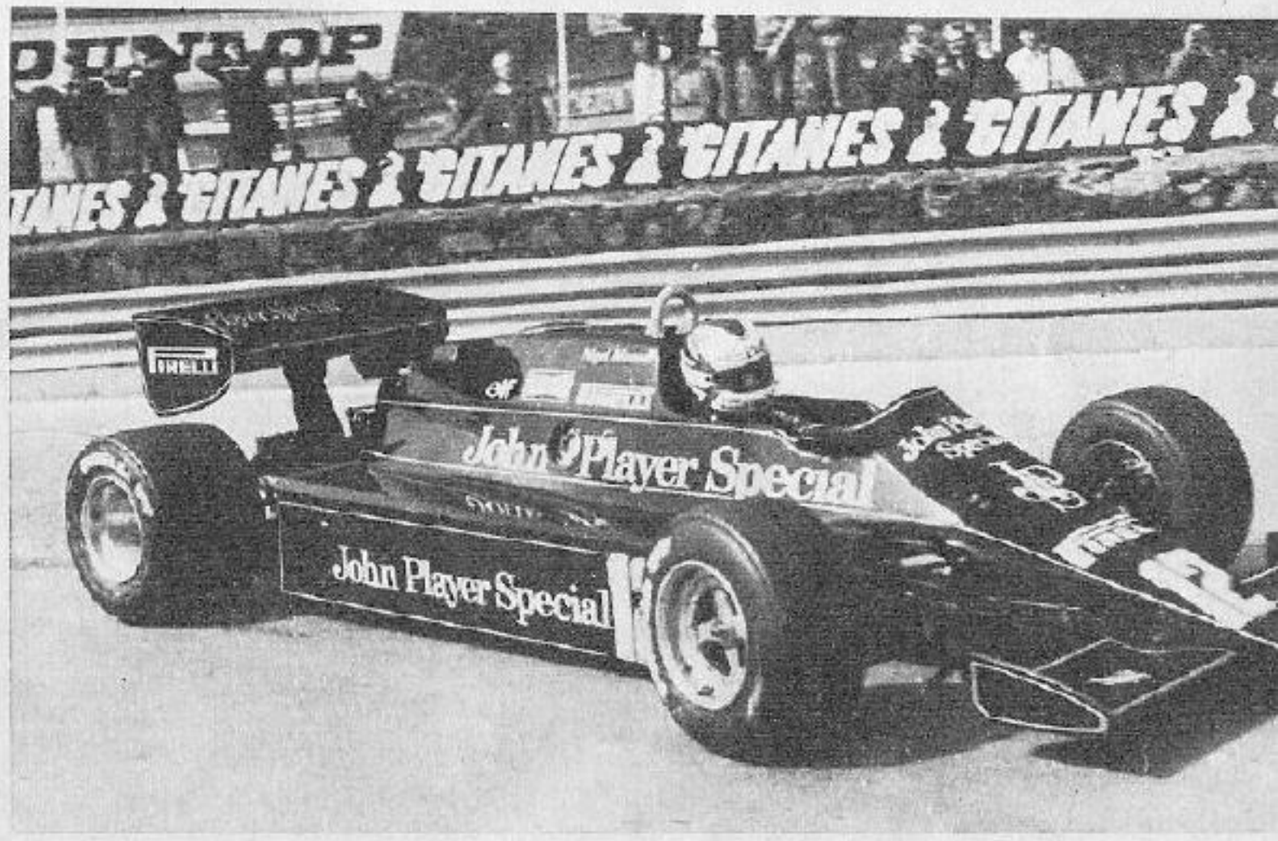
"**Creo que por lo que más sufrimos durante un tiempo con el Honda fue por el retardo del motor, la falta de respuesta al acelerador. Uno ponía el pie y nada ocurría por un rato. Arreglar eso llevó tiempo considerable, y aun hoy luchamos por mejorarlo. Comparado con otros autos, por el momento diría que somos bastante competitivos en la mayoría de las áreas, pero en algunas todavía nos falta. Y en estas áreas debemos mejorar. Como todo el mundo sabe, nada permanece inmóvil en Fórmula 1. De modo que uno puede pensar que solucionó algún problema en 'testing' o en el banco de pruebas, pero luego, en la próxima carrera, halla que alguien mejoró su coche o que su motor anda mejor que el propio, y uno vuelve a quedar atrás. De modo que esto sigue en marcha todo el tiempo: nada debe parar, ni por una semana**".

En 1986, el coequipier de Mansell es un hombre con no uno, sino dos campeonatos mundiales por detrás. Es señal de la felicidad de Nigel en Williams, y de su honestidad, el que auténticamente le complaciera la idea de trabajar junto al brasileño.

"**Como todo el mundo ha dicho, Keke no me dio la bienvenida con brazos abiertos al equipo Williams. Pero, dicho esto, puedo agregar que, finalmente, entablamos una relación muy buena y fructífera. Y ciertamente he ganado mucho en estatura y experiencia a partir de la situación aquí en Williams. Me gustaría pensar que cuando Keke se fue a fin del año pasado, tenía una opinión muy diferente de mí, que cuando me uní al equipo. Pero si no es así, aunque creo que hemos trabajado bien juntos, no me preocuparé demasiado.**

"**Yo no había trabajado antes con Nelson, pero ya conocía al team Williams y sabía que harían un excelente trabajo para él. Fue muy bueno para mí trabajar con un corredor muy rápido que había ganado un campeonato mundial. Tener ahora a alguien como Nelson incorporado al equipo, un hombre que ganó aún más carreras y ha sido ya dos veces campeón mundial, no podía perjudicarme. Sólo podía ganar a su lado y lo esperaba ansiosamente. Y estoy demostrando mi acierto**".





Arriba y a la derecha, dos hitos de su campaña: el segundo triunfo en GG.PP. en Sudáfrica '85 y el segundo del corriente año, en Canadá y con el campeón Prost a su lado. Abajo, en Lotus.

Mike Doodson



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Autos con historia

JAGUAR D TYPE UN FELINO MUY VELOZ

Hoy, a casi treinta años de su última victoria, los nostálgicos aún pueden recrear la imagen de su silueta redondeada encarando la recta "des Hunaudieres" del circuito de Le Mans, delante del Mercedes Benz de Juan Manuel Fangio. La imagen de un verdadero símbolo del programa deportivo de la casa británica y de toda una década de la historia del Campeonato Mundial de Marcas.



Luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial, el contexto internacional era diferente al de la preguerra, y los fabricantes de automóviles debieron afrontar con criterios renovadores los drásticos cambios producidos en todos los órdenes de la vida.

William Lyons, un reconocido especialista en styling y hombre de negocios, no se mantuvo ajeno a los cambios, sobre todo al tener que modificar el nombre de su fábrica, denominada hasta 1945 "S.S. Cars of Coventry". Lógicamente, durante aquellos años, la "S.S." era una sigla siniestra, que nada tenía que ver con la producción de automóviles, pero a ningún usuario le hubiera agradado que su vehículo fuera relacionado (aunque fuera sólo por su nombre) con los nazis, sobre todo sin tener nada que ver.

Tal es así que Lyons se decidió a rebautizar a su industria como "Jaguars Cars Ltd.".

El punto de partida

El primer trabajo de posguerra de Willam Lyons fue el XK120, presentado al público en Earls Court 1948, y que prontamente acaparó la atención de los presentes.

Claro que su aspecto no transmitía tranquilidad campesina, sino que, en honor a su nombre delataba un aire impetuoso, deportivo y aguerrido poco común por aquellos años. Las pruebas concluyentes no se hicieron esperar: en agosto de 1949, dos XK120 se apoderaron del primero y segundo puesto en la primera competencia realizada para automóviles de producción en Silverstone.

Posteriormente, en 1950, un desconocido de 21 años de edad, llamado Stirling Moss (sin embargo este chico de algún lado me suena), se adjudicó el Dundred Tourist Throphy en Irlanda del Norte, y ese mismo año, Ian Appleyard venció en el Rally Alpine, repitiendo la victoria al año siguiente, además de apoderarse del Tullip Rally y del RAC.

También el belga Johnny Claes se llevó un clásico al comando de un Jaguar XK 120, la tradicional Liege-Rome-Liege en la edición disputada en 1951. Sólo faltaba la prueba de fuego: las 24 Horas de Le Mans.

En 1950, un XK 120 fue presentado en la grilla de partida de la exigente prueba francesa, pero la máquina debió desertar luego de haber conservado durante varias horas el tercer puesto, algo que superaba todas las expectativas. Lyons prometió en aquella oportunidad volver, ya que había comprobado que una victoria en las 24 Horas de Le Mans no era un sueño imposible, sino que estaba más cerca de lo que él mismo se había imaginado.

Le Mans como objetivo

Ocho meses antes de la tradicional competencia en su edición 1951 comenzaron los trabajos de desarrollo y construcción del nuevo Jaguar destinado con exclusividad para Le Mans. El auto, con diversos componente del XK 120, era mucho más veloz, liviano y con una conducción bastante más agradable. Fue bautizado como XK 120 "C" por "Competition", pero, posteriormente, se lo identificó popularmente como "C" Type.

El primer "C" fue terminado sólo dos meses antes de la prueba de La Sarthe y los dos restantes autos del team casi sobre la fecha, pero el esfuerzo bien valió la pena, ya que el auto insignia, al comando de Peter Whitehead y Peter Walker, logró adjudicarse la carrera. No les fue tan bien, en cambio, a los otros dos autos del team, que debieron desertar.

Para la edición 1952 de las 24 Horas de Le Mans, una subestimación de los rivales directos por parte de la casa británica hizo que Lang y Riess sonrieran felices y contentos en el podio de los vencedores al obtener la victoria al comando de un Mercedes 300 luego de 24 horas de competencia. Había que replantear la estrategia.

Para 1953, la experiencia vivida en la edición anterior les enseñó a poner los pies sobre la tierra y a no desestimar a ningún rival, lo que llevó a los Jaguar a figurar nuevamente al tope de la clasificación final con la dupla Rolt-Hamilton. El detalle técnico sobresaliente de los Jaguar para esa oportunidad fue la incorporación de los frenos a disco desarrollados en conjunto por Girling y Dunlop.

Esta fue la última victoria de "C" Type en Le Mans, pues la era "D" estaba por comenzar.

El Jaguar "D" Type, un clásico deportivo

Cuando en 1953 Jaguar Cars Ltd emprendió el desarrollo de los "D" con miras al reemplazo del "C" Type, los ingenieros de la marca británica ni se imaginaron que uno de los más recordados y evocativos automóviles de la categoría Sport estaba naciendo.

En este vehículo fue empleada la técnica aeronáutica, dado el criterio de un profundo estudio aerodonámico realizado por Malcolm Sayer (que además podía observarse al juzgar el styling de su carrocería).

La sección central del chasis monocasco fue confeccionada en aleación de magnesio y subestructuras tubulares, la delantera para soportar al motor y a la trasera para el tren posterior.

Algunos de los componentes del "D" Type estaban basados en elementos de serie, como ser el motor de seis cilindros, pero es importante recalcar que el "D" Type no derivaba de su antecesor, como muchos creyeron, ya que era más chico, de dimensiones más reducidas y de una concepción mucho más actual.

La planta motriz de 3.442 cm^3 poseía una potencia de 245 HP, aunque algunos motores fueron llevados a 3.781 cm^3 y otros, por cambios reglamentarios, a 2.986 cm^3.

Poseía tres carburadores Weber y, con un diámetro y carrera de 83 x 106, erogaba 245 HP a 5.500 rpm llegando a 277 HP a 6.000 rpm en 1956.

La suspensión y el sistema de frenos eran los únicos elementos que hacían recordar al ya obsoleto "C" Type, pero en este nuevo modelo se incorporó una caja de velocidades totalmente sincronizado, elemento que no formaba parte del "C".

1954 se constituyó en el primer desafío para los Jaguar "D" Type, pero justamente para dicha oportunidad, Ferrari tuvo la excelente idea de presentar en la grilla de partida de la prueba francesa a una brutal 4,9 litros de doce cilindros que dejó al "cabezón" Froilán González y a su "team mate" Maurice Trintignant con toda la gloria, llegando el "D" Type en segunda posición.

En 1955, a causa de sus altos costos de fabricación y complejidad de reparación, la piel de magnesio de la porción central del chasis fue remplazada por otro tipo de aleaciones livianas. Además, la trompa sufrió una leve modificación aerodinámica en relación con la presentada en Le Mans el año anterior, siendo un poco más prolongada.

Hawthorn-Bueb llevaron al primer puesto final al "D" Type en una edición nefastamente recordada por todos, pues el accidente más impresionante de todos los tiempos en una competencia automovilística comenzó a formar parte de las estadísticas a partir de ese año.

En 1956 comenzaron los ensayos con la incorporación del sistema de inyección de combustible Lucas y, si bien ese año Jaguar anunció su retiro oficial de la competición, los "D" Type fueron excelentemente atendidos por teams privados, como el Cunningham, Belge o la legendaria Ecurie Ecosse. Fue justamente esta última la escuadra que se adjudicó las dos últimas victorias en Le Mans para Jaguar: en 1956 con Flockhart-Sanderson y al año siguiente con Flockhart-Bueb.

A causa de las modificaciones reglamentarias que llevaron en 1958 el tope de la cilindrada a tres litros, en Coventry se desarrolló una planta motriz de 2.986 cm^3, pero realmente fue de poco éxito, y la era del Jaguar "D" Type ya había culminado.

Entre 1955 y 1957, un total de cuarenta y cinco "D" Type fueron vendidos a particulares, mientras que diecisiete se construyeron para el equipo oficial de competición.

En 1957, Jaguar realizó una versión "Road Car", llamada "XKSS", pero sólo dieciocho fueron vendidos, a causa de un incendio que destruyó las líneas de montaje.

El posterior "E" Type fue justamente un derivado directo del XKSS.

Los años han pasado, casi treinta, pero el Jaguar "D" Type nos ha dejado un recuerdo sólo comparable en su categoría al de los Porsche 917 o las Ferrari P4.

Además, Le Mans es sólo para unos pocos elegidos, y el Jaguar "D" Type fue elegido tres veces.

Sergio Marcelo Goldvarg.
Ilustración: Anselmo P. Chiappe

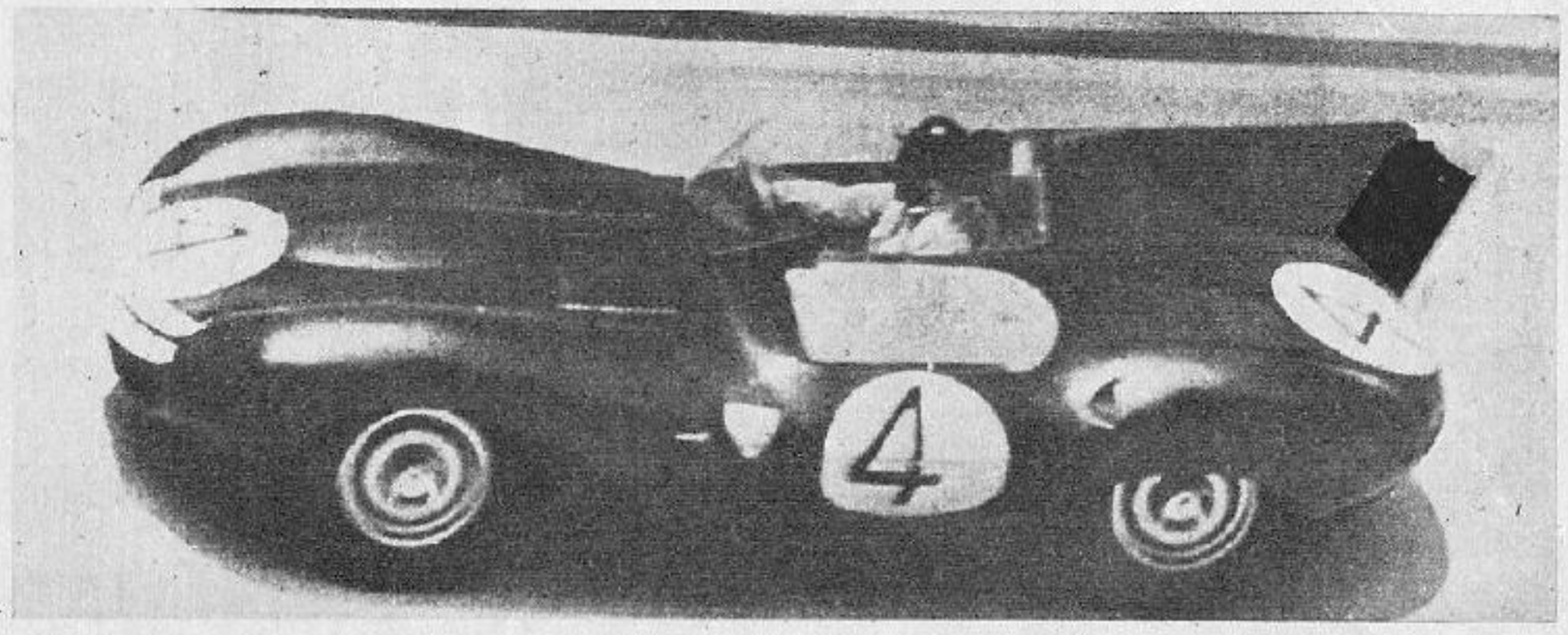


1. El Jaguar "D", en este caso sin la aleta vertical posterior y con parabrisas que envuelve todo el cockpit. En el ganador de Le Mans '55, dicho elemento sólo rodeaba al piloto, ya que el resto de la cabina estaba íntegramente carenado.
2. Típica largada en Le Mans, a las cuatro de la tarde de un sábado de primavera... Los Aston Martin DBR1 de Moss y Brooks lideran un pelotón

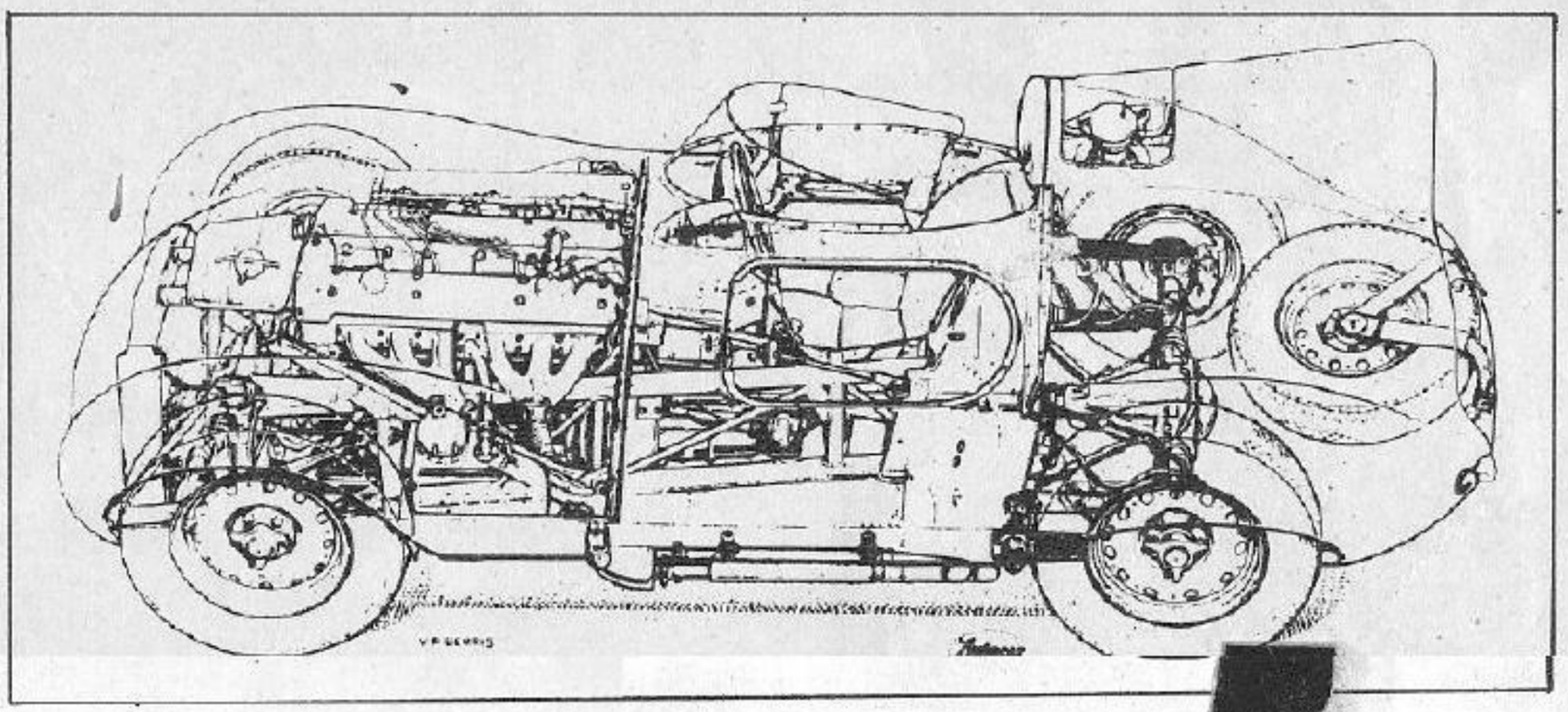


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



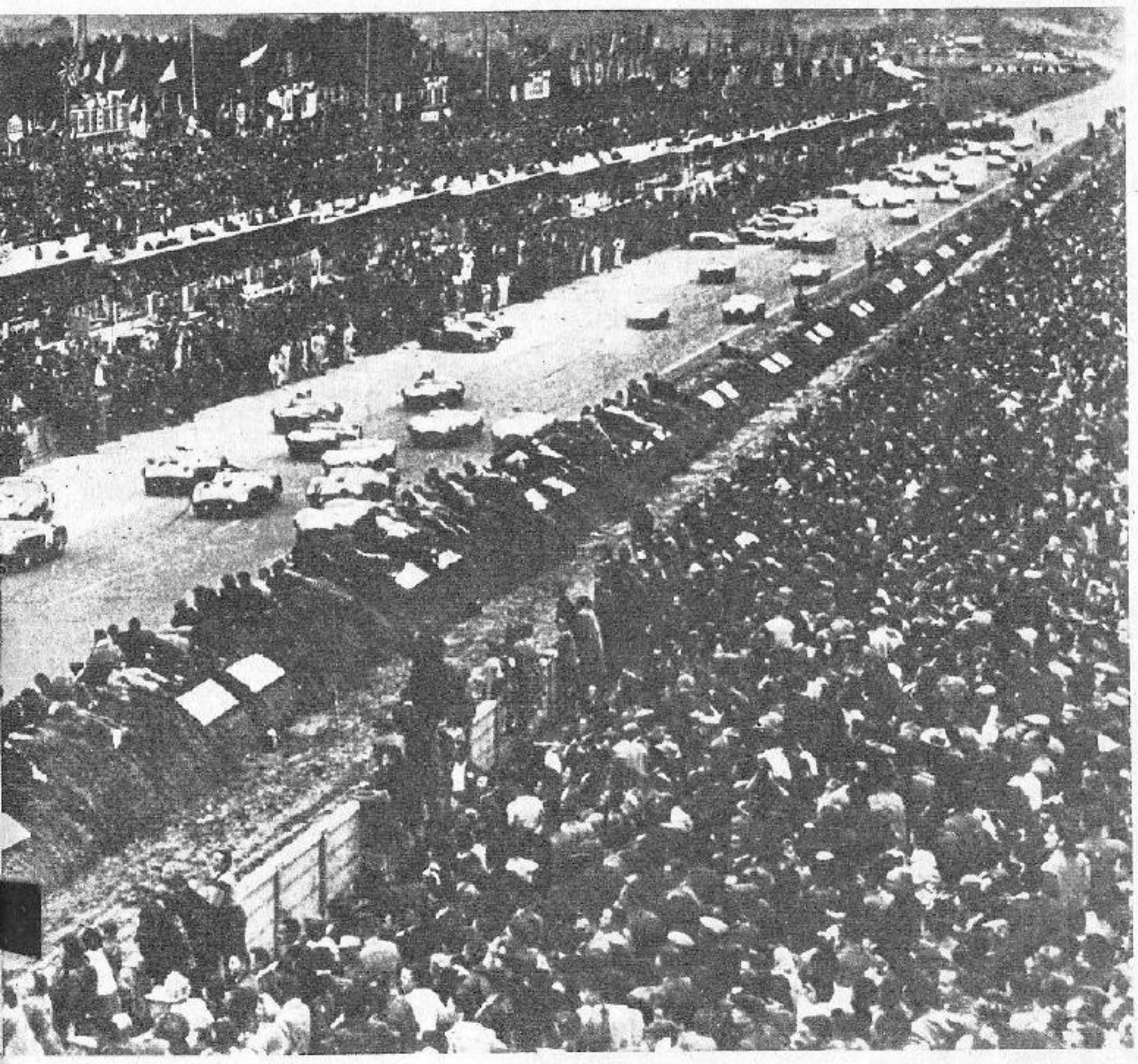


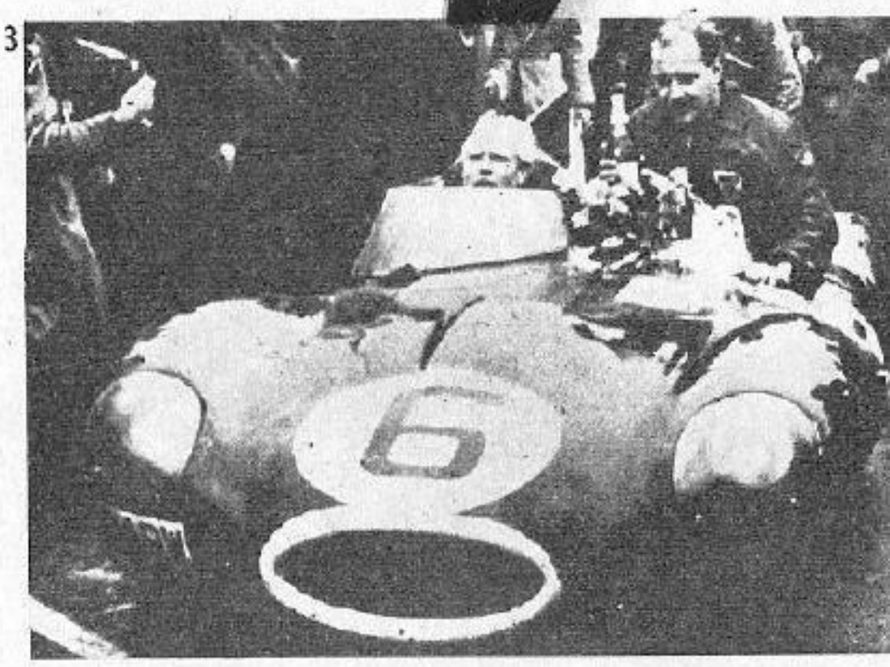
A

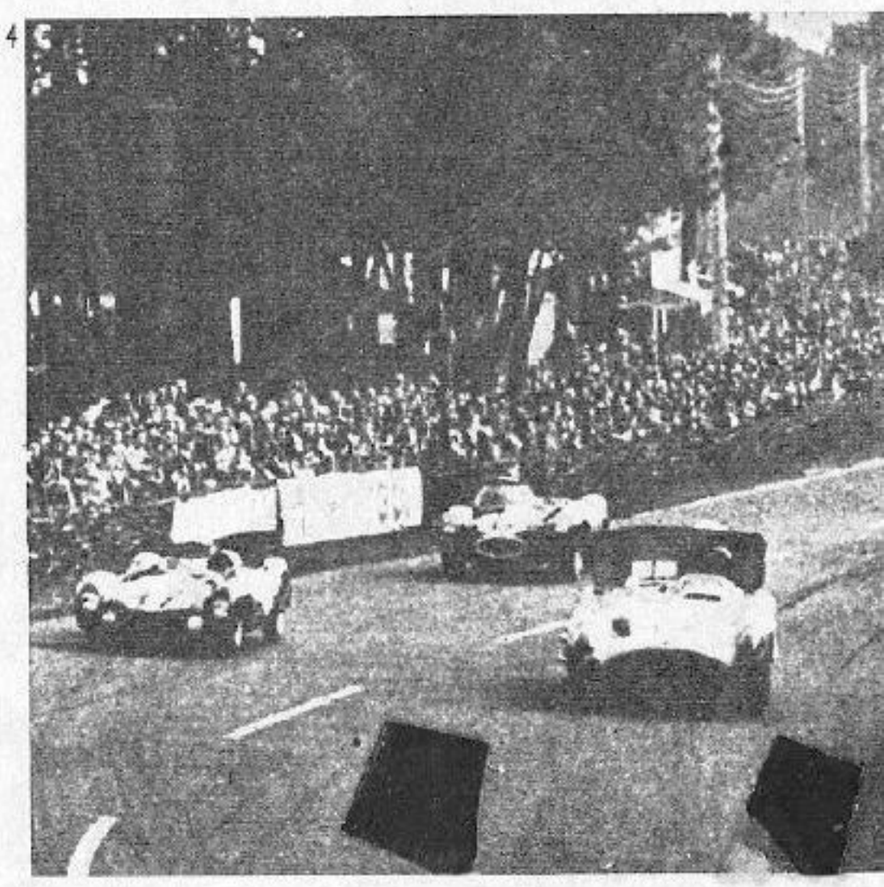


B

3. El británico Mike Hawthorn disfrutando los primeros instantes luego de triunfar en las 24 Horas de Le Mans 1955.
4. Un duelo de antología; la máquina de Hawthorn-Bueb persigue al Mercedes Benz 300 de Juan Manuel Fangio, quien acciona el freno aerodinámico mientras supera a una Ferrari rezagada.
A. Es sencillamente una de las carrocerías más hermosas que han participado en La Sarthe. Su aerodinámica silueta aún perdura en el recuerdo de los seguidores de la mayor competencia clásica de largo aliento.
B. El Jaguar "D" Type por dentro. Algunos de los componentes de este auto estaban basados en elementos de serie.









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECCION CORSA

CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE SPORT PROTOTIPOS

LARGADA DE LAS 53as. 24 HORAS DE LE MANS

Foto: Franco Lini

Inválido durante 20 años recuperé la salud en 6 meses sin medicamentos!.

He aquí el relato conmovedor del señor G. (70 años), y cómo en unos meses se curó... al leer un libro.



Hoy la vida es hermosa para mi mujer y para mí.



Ahora camino sin baston.

"Hasta el año 1963, nunca tuve un problema. Verano e invierno trabajaba como albañil en una obra en construcción.
Una noche, brutalmente llegó el drama. Me desperté sobresaltado. Me ahogaba completamente. No podía casi respirar."

"El médico comprendió enseguida. Crisis aguda de asma. Después de la inyección me alivié un poco. Pero pronto volvió el calvario. Día tras día, mi estado empeoraba."

"Un especialista en vías respiratorias me internó. ¡Nueve estadías en seis meses, en Alés y en Nimes! Con transfusiones, los ahogos desaparecían pero enseguida volvían a aparecer."

"Me enviaron a Briançon para respirar aire de montaña, de octubre de 1967 a febrero de 1968. ¡En vez de mejorarme, el mal se agravaba!"

"Me dieron de alta. La seguridad social me atribuyó una pensión por invalidez. Solamente esperaba de la vida el alivio momentáneo de la inyección diaria de cortisona."

"Con ese tratamiento engordé más de 16 kilos. Mi vientre era prominente. Tenía temblores nerviosos. Dormía bastante mal, medio sentado. Abrumado por los calmantes, al despertar, tenía el aspecto de un drogado."



Tenia dificultades para desplazarme, incluso con bastón.

El "milagro" se produjo en abril de 1982.

Estaba hojeando una revista para la 3ª edad. De pronto, me llamó la atención un artículo que afirmaba que numerosas enfermedades pueden curarse sin medicamentos, con sólo comer ciertos alimentos.
Al principio me pareció increíble. Sin embargo, era un médico el que hacía la afirmación, un médico que supuestamente estaba en contra de los medicamentos.
Tal era mi sufrimiento que decidí intentar la experiencia. Compré el libro "Los Alimentos son sus mejores remedios" del Doctor Bieler.
Sin hacerme muchas ilusiones, seguí los consejos del libro, utilicé los remedios recomendados, evité los otros y al mismo tiempo reduje las tomas de medicamento.
Al cabo de 15 días, ya empecé a respirar mejor. Luego, día tras día mi estado mejoraba. A los 6 meses, recuperé mi estado normal. En 20 años, nunca me sentí tan bien. Volvía a vivir.
Después de un año no tuve la mínima crisis. No tomo más ningún medicamento, y rebajé los 16 kilos que había aumentado. Todos los días, sin bastón, camino 5 ó 6 kilómetros por el campo. Subo las escaleras sin agitarme. A los 70 años, ¡nunca me sentí tan joven!

El Doctor Bieler: "Estoy en contra de los medicamentos. He aquí mi secreto para tener (y conservar) una buena salud".

Más de cuarenta años de práctica médica enseñaron al Dr. Bieler que: "Los mejores remedios no son los medicamentos. **Son los alimentos.**"
Lea lo que el célebre médico declara: "Por más que en veinte, treinta o cuarenta años se haya sentido continuamente achacoso, nuevos y agradables hábitos alimenticios le proporcionarán la energía suficiente para tener una resplandeciente vitalidad y una salud excelente.

Usted puede curar infinidad de enfermedades graves siguiendo el régimen que le indico en mi libro y que se compone de algunos alimentos de uso corriente **¡que ayudan al cuerpo a expulsar las toxinas que destruyen la salud!**

Doctor Bieler: "Ciertos alimentos destruyen su salud. Otros la restablecen!"

"Llegué a tres conclusiones fundamentales:

1 No son los microbios los que causan las enfermedades, sino una intoxicación que deteriora las células, abriendo así el camino a la proliferación de los microbios o de los bacilos.

2 Muchas veces el uso de los medicamentos puede tener efectos secundarios serios.

3 Una alimentación correcta y convenientemente utilizada puede curar la enfermedad. Lo comprueba el estudio de la química coloidal endocrina.

"Deje que la naturaleza lo cure"

Sólo recurro a medicamentos químicos en casos urgentes. De lo contrario, me esfuerzo en recetar a mis pacientes antídotos que la naturaleza puso a su disposición.
"Mi libro: "Los alimentos son sus mejores remedios" tiene por objeto hacerle conocer lo que considero como los mejores alimentos y como los mejores remedios."



El Doctor Bieler ocupa la Cátedra Tilden-Weger-Bieler de medicina dietética apadrinada por la Universidad de Columbia (U.S.A.). He aquí su declaración: "Estoy convencido de que la Naturaleza siempre fue la curandera ¡más grande, sólo hay que darle la oportunidad... Muchas veces mostré mi desacuerdo para con los médicos que maltratan al paciente con medicamentos, lo agotan con drogas poderosas y están obligados a "remediar el remedio".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El caso de una mujer de 55 años

Tenía artritis, una presión arterial elevada, un exceso de peso y sufría de insomnio. Actualmente goza de buena salud y recuperó su peso normal. En el libro del Dr. Bieler (página 21) leerá cómo lo logró, con simples alimentos... como principales remedios. Estos mismos métodos simples de alimentación curaron a un hombre de 61 años inmovilizado en la cama desde hace más de dos años con una hidropesía en las piernas y en el abdómen (página 76). Una mujer de 58 años marcada por el bocio (página 85). Una mujer que padecía de hipertensión (página 152). El Doctor Bieler cita otros numerosos ejemplos que trató solamente con alimentos (diabetes, arteriosclerosis, edema, asma, úlceras, mal funcionamiento de los riñones y del hígado, envejecimiento prematuro, insuficiencia de las funciones glandulares, etc.)

La opinión de dos celebridades atendidas por el Dr. Bieler

Gloria Swanson (la célebre estrella de los años 30): *"Tenía una grave enfermedad. Consulté a cuatro eminencias médicas. Todas coincidieron: Intervención quirúrgica. El Dr. Bieler me curó con un simple régimen."*

Greta Garbo (la inolvidable actriz): *"Estoy segura de que el libro del Doctor Bieler constituirá una gran ayuda para numerosas personas en su lucha contra la enfermedad."*

La opinión de un farmacéutico francés

"El libro "Los Alimentos son sus mejores remedios" es notable. Voy a regalarle uno a cada uno de mis hijos. Desde hace mucho tiempo estoy asustado con la nocividad de los medicamentos químicos."

Cómo utilizar el libro para sacar el mayor provecho.

Al leer el Indice, encontrará la descripción de uno o de numerosos malestares, debilidades, dolores que probablemente le preocupan. Abra el libro en la página indicada y vea cómo el Doctor Bieler trata esos males sin medicamentos.

CONOZCA EL SECRETO

que todas las mañanas le garantiza un dinámico despertar. El secreto que le dá la digestión "fácil" que siempre deseó. Cómo rebajar kilos y conservar su peso ideal. Cómo ayudar al buen funcionamiento de sus glándulas. Cómo las mujeres pueden atravesar la menopausia con el mínimo de malestares y sin drogas.

UN GRAN LIBRO DE 18 CAPITULOS

● Su cuerpo, un atelier ● La digestión: primera línea de defensa contra la enfermedad ● El hígado: segunda línea de defensa contra la enfermedad ● Las glándulas endocrinas: tercera línea de defensa contra la enfermedad ● El colesterol y los trastornos del corazón ● Las proteínas pueden destruir el cuerpo ● Verduras para curarse ● Leche y levadura, alimentos y remedios ● Cómo evitar un reuma ● Cómo prevenir o curar el asma, la arteriosclerosis, la rinitis, las úlceras, la diabetes, el sarampión, la angina, la poliomielitis, el reumatismo, la varicela, el colesterol y trastornos del corazón, enfermedades de los riñones, obesidad, malestares femeninos, acné, anemia, diarrea, enfermedades del hígado, migrañas, etc...

El libro del Doctor Bieler le revela no solamente más de cuarenta años de experiencia médica referente a los alimentos saludables, sino, –probablemente más importante aun– le enseña a **reconocer... a comprender y a curar las señales** de socorro que su cuerpo le envía.

Lea este libro sin compromiso

Desde los primeros días, usted tiene que sentirse mejor, tener mejor aspecto y sentirse rejuvenecido. Caso contario devuélvalo dentro de 90 días, y una vez recibido se le reintegrará el importe abonado en cinco días. Eso sin ninguna condición y sin formularle pregunta alguna. Envíe hoy mismo el Cupón de prueba de abajo.

Jean Carpentier

Algunos testimonios

● *Acabo de recibir su libro y realmente me interesa. Soy enfermera y siempre me opuse a las recetas atestadas de antibióticos y de toda clase de drogas para curar una simple gripe. Jamás tomo medicamentos.*

Sra. R.

● *Su libro, con el cual estoy encantada, me dió muchas respuestas para los males que sufro desde mi juventud como consecuencia de las paperas.*

M.C.F.

● *Gracias a los buenos consejos del Doctor Bieler, mi asma disminuyó considerablemente.*

M.J.L.D.

● *Lamento no haberlo conocido mucho antes. Hubiera evitado bastantes problemas de salud.*

Sra. S.

☎ Puede solicitarlo por teléfono al 313-8435

O.G.P. Argentina S.A. (Sección Dr. Bieler)
Paraguay 794 - 1er piso -1057 Buenos Aires - Casilla de Correo 409 (1000 C.C. Capital)

EL SORPRENDENTE LIBRO SOBRE LA SALUD QUE USTED NO DEBE DEJAR DE LEER

El Doctor Bieler es el médico que curó a Gloria Swanson (la célebre estrella de los años '30) evitando una intervención quirúrgica. Toda la prensa habló de este suceso.

PRUEBA LIBRE HASTA EL 1/8/86

Cómo el Doctor Bieler mejoró su propia salud - y cómo usted puede mejorar su salud, también.

Cuando joven el Doctor Bieler estuvo enfermo –tuvo trastornos renales y asma–. Hoy, tiene una salud de hierro.

En su libro, que usted puede examinar y leer sin ningún compromiso, el Doctor Bieler revela el secreto que descubrió para tener (y conservar) una buena salud.

Lea su libro sin ningún compromiso ni obligación. Siga los consejos del Doctor Bieler durante unas semanas. Luego juzgue usted mismo. Sólo quédese con el libro si le interesa tenerlo.

Recorte y envíe el cupón de abajo hoy mismo. Así no corre el riesgo de olvidarse.

GARANTIA

Una vez leídos los libros sin compromiso y devueltos dentro de los 90 días de prueba, serán reintegrados de inmediato.

Lea el libro del Doctor Bieler

sin ningún compromiso - Cupón para recortar y enviar a

O.G.P. Argentina S.A. (Sección Dr. Bieler)
Paraguay 794 - 1er piso -1057 Buenos Aires - Casilla de Correo 409 (1000) C.C. Capital)

SI me interesa recibir sin ningún compromiso el libro "Los Alimentos son sus mejores remedios" del Doctor Bieler. Si el libro me agrada lo conservaré. De lo contrario, lo devolveré antes de los 90 días y usted me reintegrará el total del importe abonado de inmediato. Esto sin formularme pregunta alguna. Con esta garantía, quisiera recibir:

El Libro "Sus alimentos son sus mejores remedios", al precio de ₳ 15,99 más ₳ 2 para los gastos postales, o sea un total de ₳ 17,99.-

Forma de pago

☐ Contrarreembolso: Pagaré al cartero al recibir la encomienda. En este caso pagaré un suplemento por gasto de contrarreembolso.

Prefiero pagar por:

☐ Giro postal
☐ Cheque
} orden **O.G.P. Argentina S.A.**

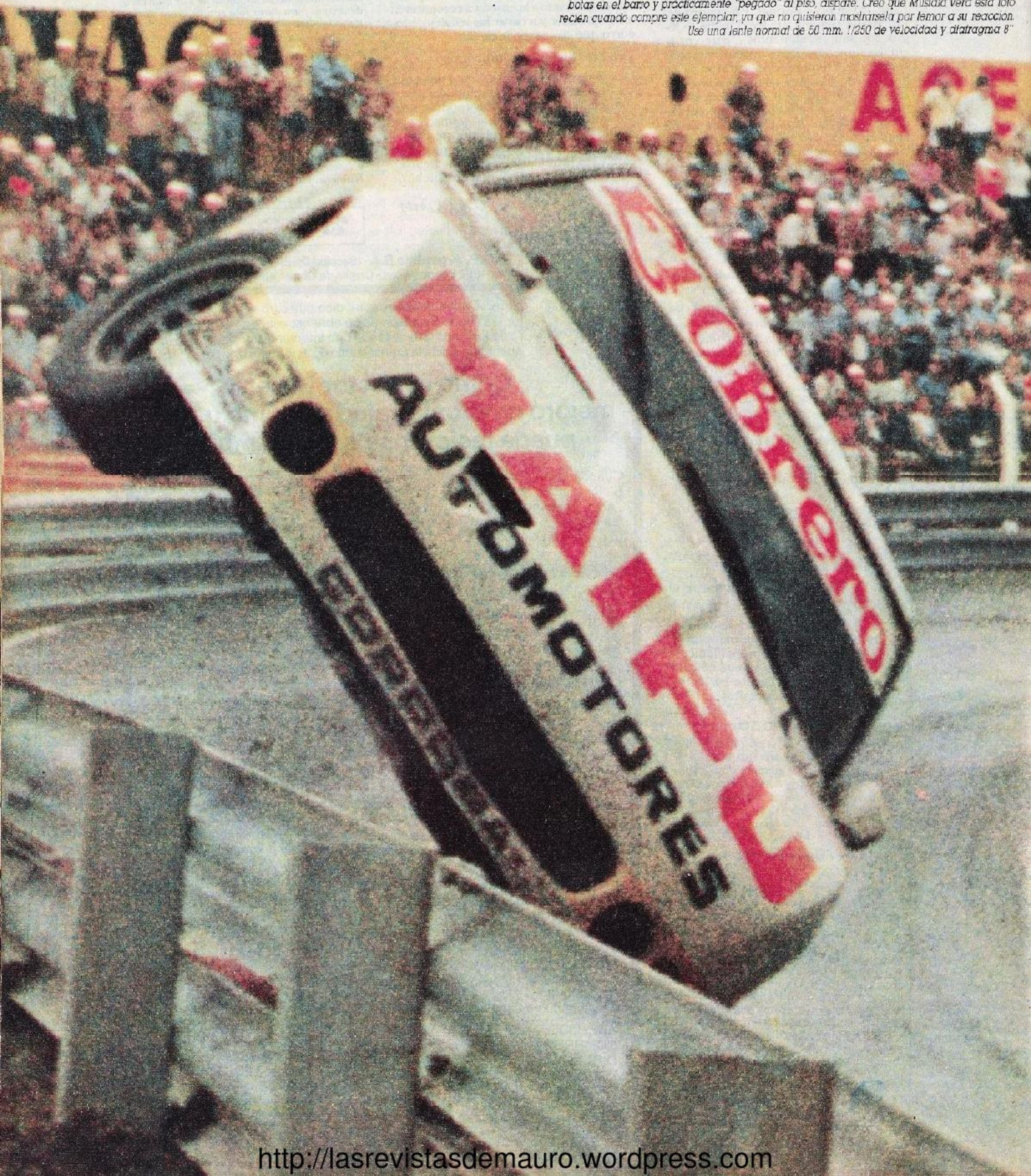
(De esta manera me ahorro los gastos de contrarreembolso).

APELLIDO: .....
NOMBRE: .....
DIRECCION: ..... Cod.Postal .....
LOCALIDAD: ..... TEL: .....
PROVINCIA: .....

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

ANT 1/7/86

"Fue en una final del CAP en Avellaneda, Santa Fe. Habia llovido muchisimo y habia muy poca luz ambiente, por lo que tuve que usar una pelicula Fuji de 400 ASA. En un momento, Daniel Mustaia se pasó en una frenada, quizá por el agua que habia, el auto pegó un brinco y apuntó hacia donde yo estaba. Pegó en el guard rail y, cuando yo pensaba que habia llegado mi hora, volvio hacia la pista. Como no podia moverme debido a que estaba parado con las botas en el barro y practicamente "pegado" al piso, disparé. Creo que Mustaia verá esta foto recien cuando compre este ejemplar, ya que no quisieron mostrársela por temor a su reaccion. Use una lente normal de 50 mm, 1/250 de velocidad y diafragma 8"



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS GRANDES FOTOS

PARA UNA ANTOLOGIA GRAFICA DEL AUTOMOVILISMO

LO MEJOR DE CANO









"Esta la saqué en el podio después de la carrera de Fórmula Dos que se hizo en Resistencia, Chaco, en 1984. Danny Candia –de Paraguay– usaba el segundo auto del equipo de Guillermo Kissling. Y había terminado 6°. ¡No lo podía creer! Además había una barra de unos 25 paraguayos que lo festejaban como locos. De la alegría, lleno con champán su copa y se la derramo inteera encima.

Use una cámara Chinon CE4S con un teleobjetivo de 200 mm, con una velocidad de 1/250 de segundo. La película era Fuji 100 ASA."

"Esta es en Las Parejas, durante la clasificación de la carrera de TC-2000 que se hizo allí en 1985. En la parte externa de la última curva –en realidad, un curvón– había llegada, cuando Danny se pasó en la frenada, me tomé mi tiempo, saqué esta foto y salí corriendo. Usé un teleobjetivo de 200 mm, con película Fuji de 200 ASA, 1/1000 de velocidad y 5,6 de apertura del diafragma".

"Para un auto de Fórmula Dos ésta es una actitud muy poco común, aunque si se considera que es Giacchino el piloto la cosa puede ser más lógica. Juan Carlos maneja con mucha garra y éste es su estilo. La foto la hice en la entrada a los mixtos del circuito N° 9."



LO MEJOR DE CANO


5


6

7

8

Rogelio "Cholo" Cano –40 años– es habitué en las carreras del Campeonato Argentino de Pilotos, TC-2000 y Fórmula Dos Codasur. Amigo de Guillermo Maldonado, comenzó a sacar fotos en la carrera de F-2 en Paraná en 1980. Allí sacó tres rollos con una cámara Olympus Pen F2 prestada y cuyos secretos le reveló su amigo Guillermo Pastor. **"El me enseñó todo"**. Poco más adelante, Luis Di Palma le prestó una cámara Nikkormat con un zoom 30-200 mm, con la cual obtuvo resultados sorprendentes –para él–, logrando con ellos insertarse como fotógrafo profesional de automovilismo. Hoy, su equipo fotográfico está integrado por cámaras Nikkon (FE y FA), Asahi Pentax (K-1000), Chinon (C4S), Yashica y Mamiya. **"Creo que tengo unos quince mil australes en equipo."**

En cada carrera obtura unas ochocientas veces, y posee un archivo con aproximadamente 850.000 negativos que enriquece todos los fines de semana. **"Viajo constantemente y gracias a que tengo una mujer maravillosa –Ester– puedo seguir haciéndolo."** Cano ahora está dedicado "full time" a la fotografía y en su lista de clientes figura la enorme mayoría de los pilotos de las categorías que cubre, así como varias de las empresas patrocinantes. Eventualmente colaboran con él Guillermo Novelli y Jorge Colomballo.

9

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



5"Esto fue en la largada de la segunda prueba del Campeonato Argentino de Pilotos, en 1982. Carlos Pairetti me había pedido que sacara una buena foto con la mayor cantidad de autos que pudiese para, con ella, hacer el afiche de la categoría. Por eso me fui al curvón del circuito N° 9 de Buenos Aires y esperé la largada de la final. Hice cuatro tomas –ésta es la tercera–. Había colocado película Fuji 100 ASA, con 1/1000 de velocidad y 4,5 de apertura de diafragma para un teleobjetivo de 200 mm. Estaba tan ocupado en sacar la foto que no vi que se me venía encima el Datsun 280 ZX plateado de Roberto Pacheco, el cual se ve circulando por el lado externo. En un instante bajé la máquina y lo vi apuntándome. Antes de la largada yo había previsto una vía de escape, dándome vuelta y subiéndome al alambrado. Lo practiqué 10 veces y me salía bien. Menos mal, porque tuve que repetirlo una vez más. Cuando hice la cuarta toma el auto estaba a pocos metros de mí y se acercaba muy rápido. Me trepé al alambrado que menciono y con el alerón me pegó en la valija. Cuando me recuperé fui a verlo. '¿Estás bien?', me preguntó. Al final nos dimos un abrazo de la alegría."

6"Esta la tomé mientras cubría el Safari de Camet en febrero de este año. Esperaba que en un lomo de burro volara algún jeep, y al final éste fue el que más lo hizo. Fue el domingo de la última etapa, en los pantanos que hay cerca de Villa Gesell. Pareciera que los pilotos estuvieran domando el auto. Use 1/500 de velocidad, con diafragma 8 y película Fuji de 200 ASA."

7"En Tarumá –cerca de Porto Alegre– cuando se hizo una carrera de Fórmula Dos Codasur, yo sabía que este señor –el Dr. Caetano– bajaba la bandera de llegada de esta manera. Me coloqué, esperando la última vuelta y, como era un solo instante, apunté, pero cuando saqué la foto no miré por el visor, sino que tan sólo apreté el disparador. Tenía una lente normal, con velocidad de 1/1000 y 5,6 de apertura de diafragma."

8"Carlos Luaces y Juan María Traverso venían peleando por el segundo puesto en la carrera del Campeonato Argentino de Pilotos que se hizo en Paraná en 1984. Cuando llegaron a esta curva, ninguno de los dos quiso aflojar y se pegaron de esta forma. Las ruedas me apuntaban y yo, por las dudas, salí corriendo. La valija de fotografía la había dejado bien lejos."

9"En realidad, no se quiénes son estos pilotos. A mí siempre me impresionaron las motos. Por ello fui al Autódromo de Buenos Aires en ocasión del Gran Premio de Argentina de 1982, y me coloqué en la curva de la confitería. Me gusta en esta foto cómo arrastran las rodillas. Las motos tienen fuerza y velocidad, a lo que debe sumarse el riesgo implícito."

10"A veces voy a ver otros deportes, siempre con la cámara a cuestas. Y estando al costado de la cancha, saqué esta foto cuando jugaban Los Pumas contra Francia. La elegí porque me pareció interesante. La pina que este francés le pega a Petersen, el árbitro no la vio, ya que estaba de espaldas (a la izquierda)."

11"A veces saco fotos de minas como ésta..." Cano matiza los fríos autos de carrera y los antipáticos corredores con cálidas tomas de señoritas.







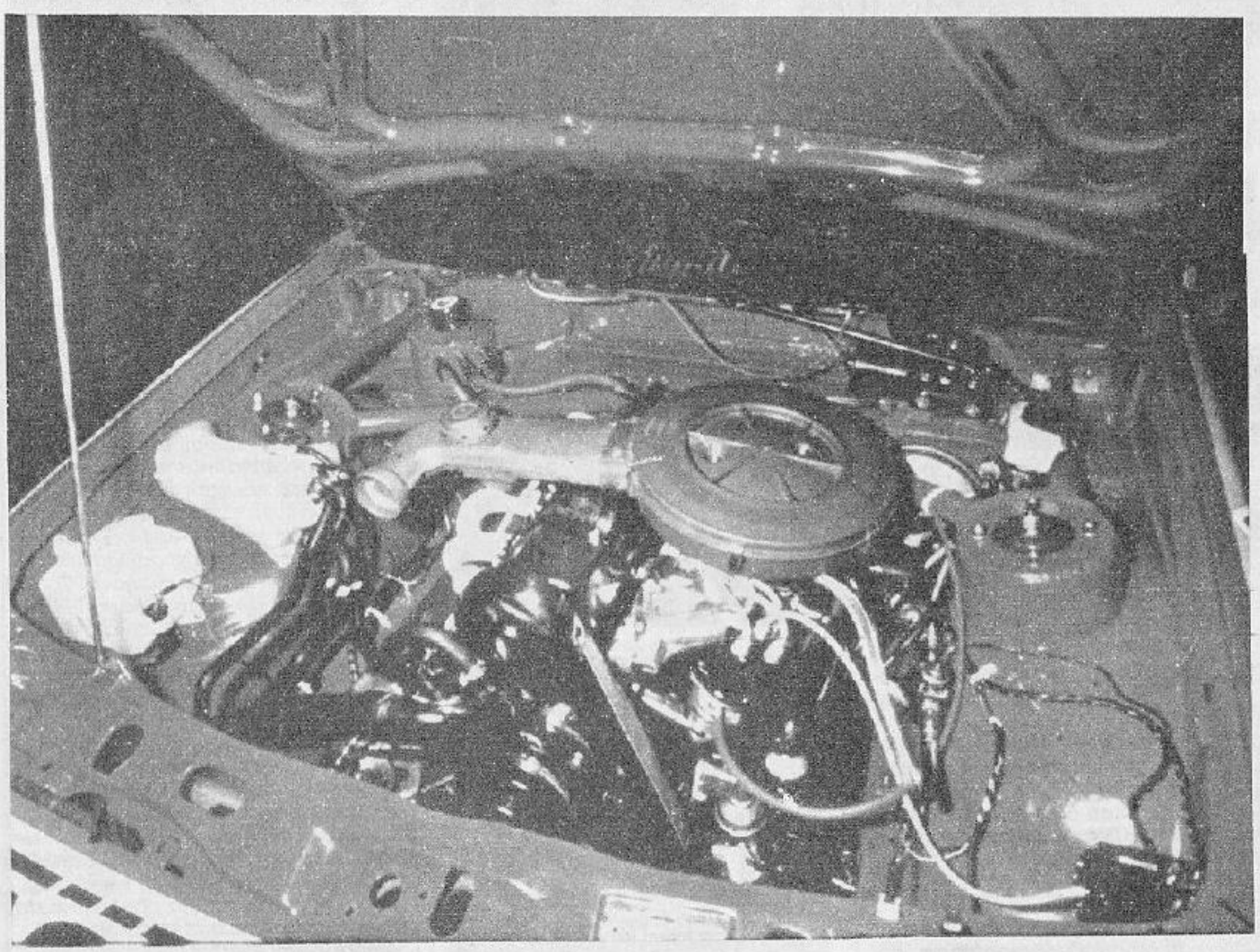
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TECNICA

Por Oscar Izzo
Fotos: Juano Fernández

COMO SE PREPARA UN AUTO PARA LA NUEVA EXPRESION PISTERA

...Y EL TURISMO SE ENCAMINA HACIA LA SIERRA



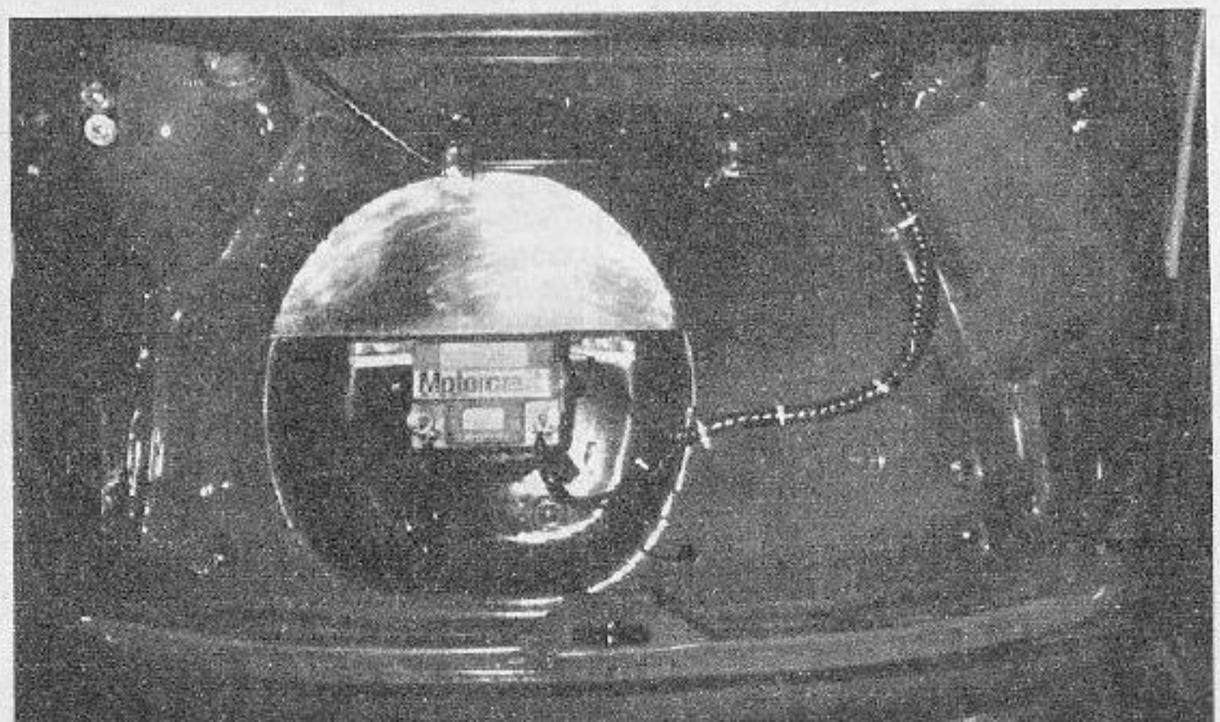
Comenzó tibiamente, con una presentación en el Autódromo de Buenos Aires a mediados de mayo. Luego vino la primera competencia, casi a los treinta días en Río Cuarto, ganada por Jorge Guiral tras una interesante lucha con Marcelo Raies, y ahora, cuando este ejemplar de CORSA aparezca en la calle (9 de julio), se estará disputando en el "Oscar Cabalén" de Córdoba, una nueva competencia. Nos estamos refiriendo a la nueva expresión pistera del Turismo, monomarca para más datos, y que lleva la denominación de "Fórmula Sierra".

Pero más allá de lo eminentemente deportivo, en esta nota pretendemos ilustrar a nuestros lectores sobre todos los detalles técnicos en los que se debe trabajar para poner a estas unidades en línea de partida, contando para ello con el aporte de Oscar Pentecoste, presidente de APAT y piloto de la categoría.

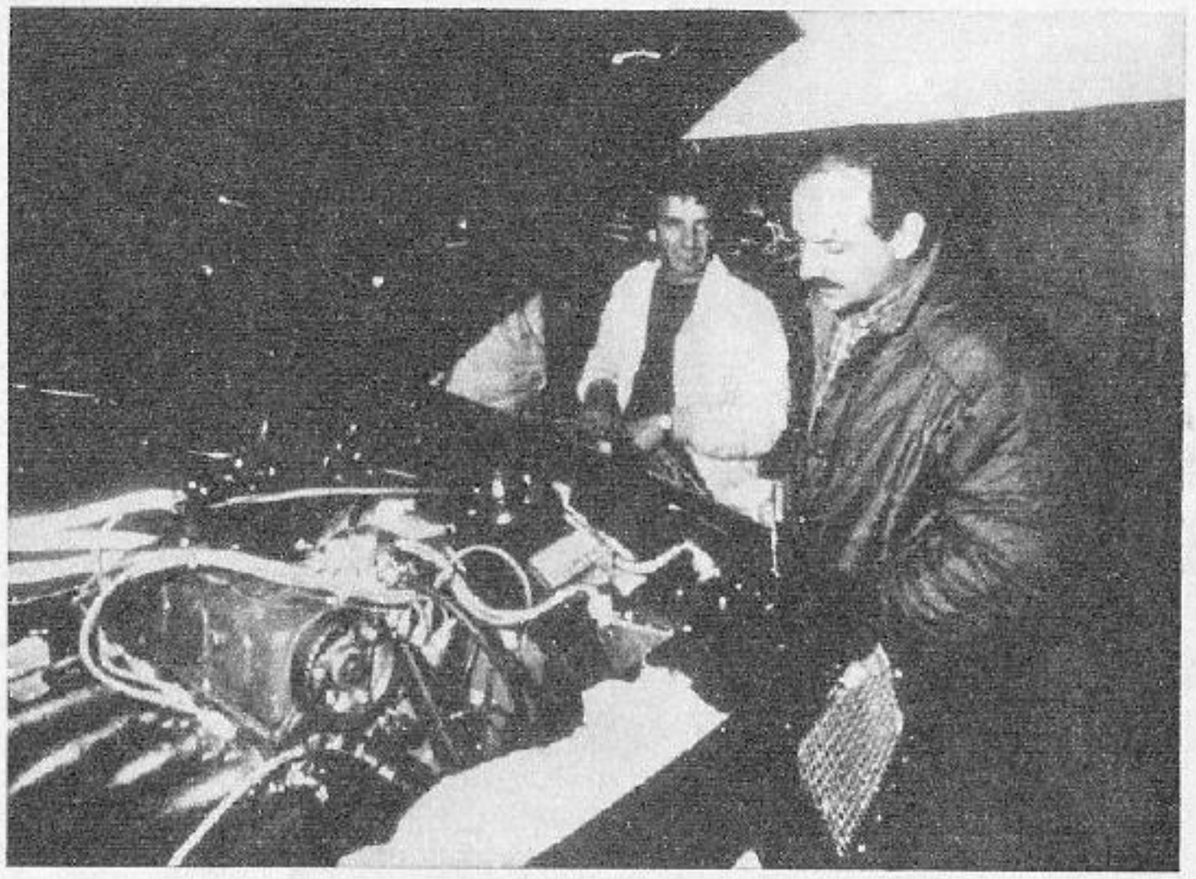
En primer lugar conviene destacar que el reglamento técnico de esta categoría tiene como base el que rige para el Grupo A, con tres anexos.

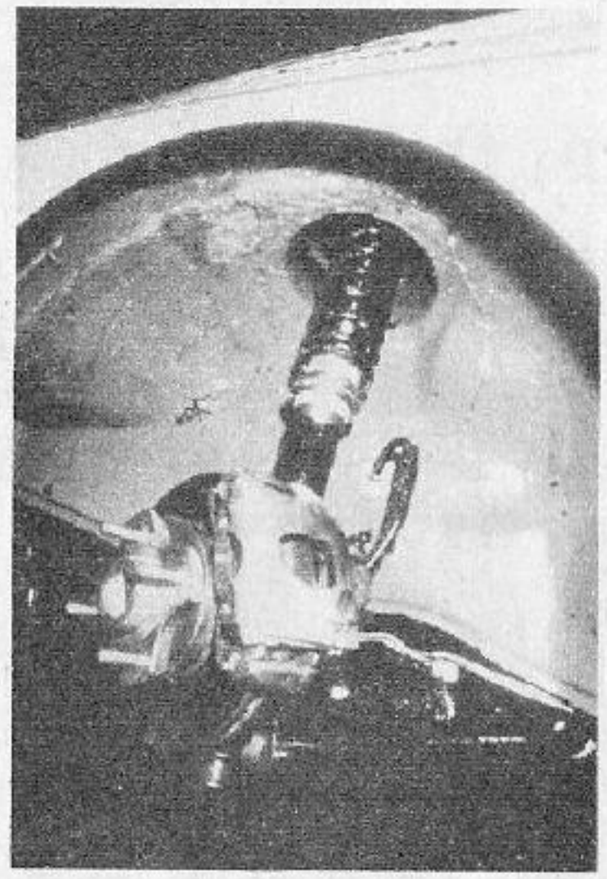
Motor

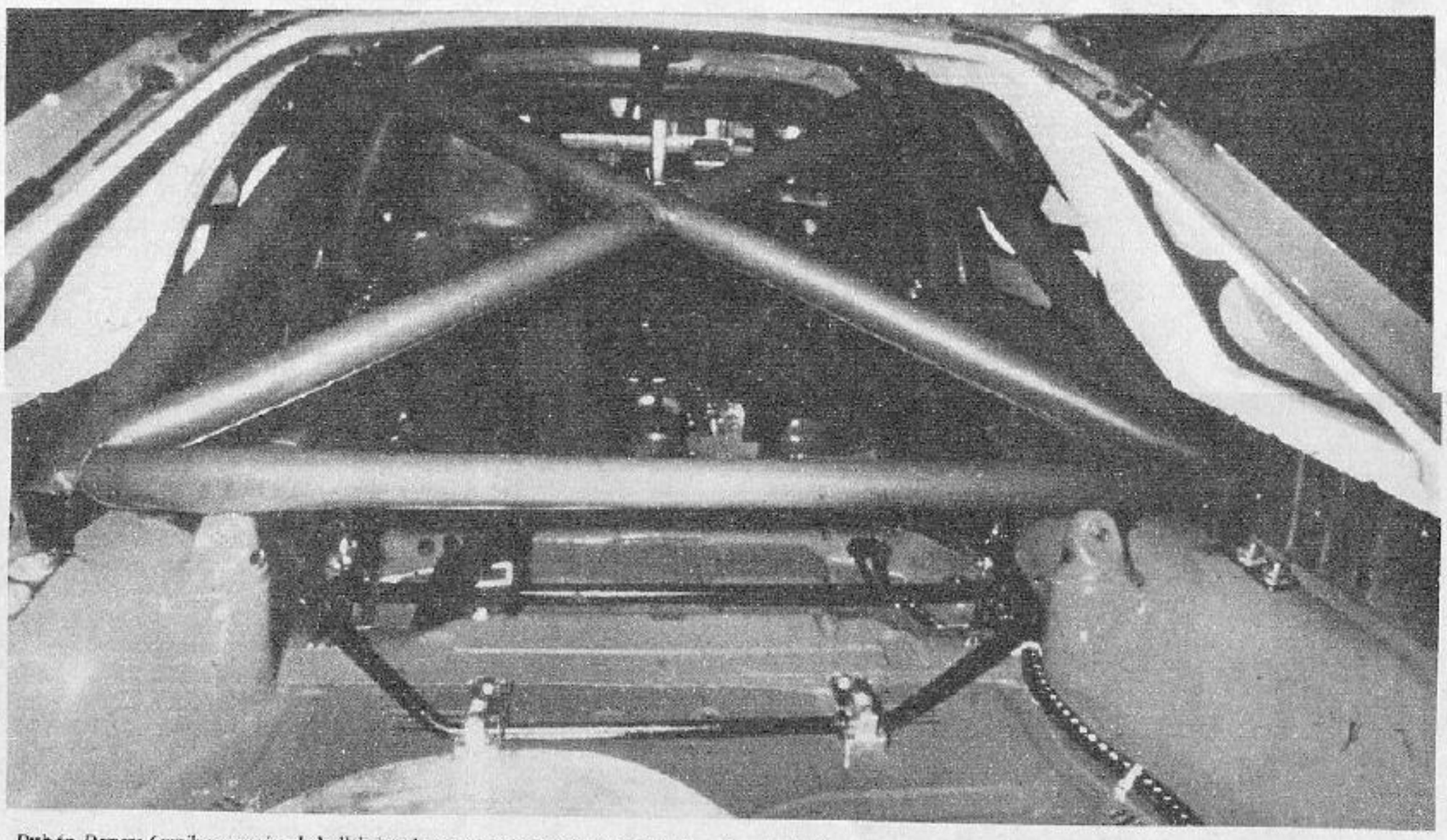
Antes que nada, cabe especificar que la carrocería de estos autos es la del Ford Sierra Ghia 2.3, a la que se le adosa alerón de un solo plano, mientras que el motor es el que equipa a la coupé Ford Sierra XR4, a excepción del carburador, que se suplanta por otro más deportivo, del múltiple de admisión y múltiple de escape, estos últimos provistos por APAT y construidos por Escapessilen. La cilindrada es de 2299 cm^3 y la relación de compresión de 9.5:1, existiendo libertad en los pistones (fabricados por Del Jorge), pernos, aros y tapa de cilindros, la que puede ser modificada en sus cámaras pero no se permite rellenar. Las bielas deben ser standard, lo mismo que el cigüeñal, al que se permite un tratamiento de endurecimiento y se le puede dar luz, al igual que a los pistones. El árbol de levas debe tener 11.2 mm de alzada y no tener luz sobre la válvula y donde sí se puede trabajar es en los conductos de los múltiples de admisión y escape, aunque respetando sus medidas y radios.



Tablero de instrumental, palanca de cambios, llaves para corte de corriente y para accionar la bomba de combustible, matafuegos y una visión amplia del habitáculo, en esta toma que mostramos en la página color. Debajo, un lote de autos captado durante la competencia inaugural realizada en el Autódromo de Río Cuarto, ganada por Jorge Guiral a quien escoltaron Marcelo Raies y Ricardo Albertengo, el primer podio de la categoría. Una vista del vano motor (arriba) con todos los elementos al descubierto. En el cubículo que deja libre la rueda de auxilio (izquierda) se instala la batería, sobre la que el reglamento indica que debe estar ubicada detrás de la línea imaginaria del respaldo del piloto.







Rubén Daray (arriba, izquierda) dirigiendo su mirada hacia las entrañas de uno de los autos que integran el parque de la nueva categoría. Al lado, una vista del amortiguador y su espiral; abajo, el reticulado trasero de la jaula antivuelco, y debajo, la barra estabilizadora.

En cuanto a las válvulas, son libres, lo mismo que sus guías, aunque se debe respetar la medida original del resorte de válvulas.

Las poleas del cigueñal y de la bomba de agua son libres, permitiéndose la colocación de un radiador de aceite y la modificación del cárter, con capacidad hasta cinco litros. En cuanto a la bomba de nafta su utilización es libre y puede ser tanto eléctrica como mecánica, mientras que el filtro de aire puede ser modificado, pero solamente sobre el original.

Transmisión

La caja de velocidad debe ser la que equipa el Sierra Ghia 2.3 y hay una única relación de diferencial (piñón y corona) de 4.09:1, hecha por Transax, mientras que el autoblocante debe ser Sáenz, y se permite la colocación de un eje cardánico de un solo tramo, y diferencial fijo.

Frenos

Deben ser los originales, permitiéndose únicamente su ventilación, la que podrá efectuarse desde los faros de posición delanteros (que deben ser ciegos) o en el lugar original, sin exceder los diez centímetros. Pastillas libres.

Suspensión

Los amortiguadores son libres, del tipo de los que se usa en T.C. 2000 y las preferencias se dividen entre los Delfabro regulables y los Horacio.

El espiral debe ser concéntrico con el amortiguador y puede tener cualquier tipo de carga. Los amortiguadores son regulables a la compresión, expansión y altura, de acuerdo a las características del piso, y el auto se ablanda o endurece con espirales, amortiguadores y barras para las exigencias del trazado (lento o veloz) y las condiciones del piso.

La barra estabilizadora trasera es libre y se puede rotular y cambiar los bujes originales por los de teflón, lo mismo que alargar el anclaje de la parrilla inferior y del extremo de dirección, y se autoriza un corrector de comba, debiendo, además, tener anclajes rígidos en la barra estabilizadora, lo mismo que la suspensión.

Otros elementos

Jaulas: Fades. Llantas: Estilo Ruedas, de 14 por 7 pulgadas. Gomas: Faneco. Espirales: Haesch. Capacidad del tanque de nafta: 60,5 litros, permitiéndose la modificación del chupador. Bujías y sus cables: Libres. Parabrisas: Laminado. Distribuidor: Dulbecco. Encendido y bobina: Libre. Embrague: Libre. Instalación eléctrica: Libre. Se puede utilizar botador mecánico en lugar del hidráulico, y reemplazar el volante motor de fundición por otro de acero, siempre que su peso (con corona y sin bulones) sea de 8,500 kilos. En las pruebas de aceleración sobre 800 metros, se emplearon 21 segundos partiendo en segunda velocidad a 4 000 revoluciones por minuto.

LOS QUE PREPARAN

Carlos Akel hizo los autos de Marcelo Raies y Roberto Patti y los motores de Sgroppo y Clement. Juan Di Nezio fue el encargado de los motores para Gustavo Rivero y Ferrer. En R.G. Automotores se alistó el motor para Guirai. Bambse fue el encargado de la preparación del motor para Rodolfo Bauque. En TECNOMOTOR se hizo el motor de Oscar Pentecoste y el auto de Bernadsky. Eduardo Souza Martínez realizó los motores de Gerardo del Campo y Fineschi, y Balestrini de Marincovich y Ayerza.

LOS ANEXOS AL REGLAMENTO

Estos son los tres anexos que se incorporaron al reglamento técnico vigente para el Grupo A y que se aplican en la Fórmula Sierra.

***Anexo I:** 1) Se autoriza el uso de botadores mecánicos. 2) Se autoriza el uso de un quinto apoyo postizo para el árbol de levas. 3) Se autoriza el uso de un dispositivo corrector de comba. 4) La barra estabilizadora trasera será libre, no pudiéndose comandarla desde el habitáculo. 5) Relación de compresión de 9,5:1 6) Embrague de regulación manual. 7) Se podrá colocar la batería en el habitáculo, detrás de la línea imaginaria del respaldo del piloto. 8) Guías de válvulas libres en su material. 9) Múltiple de admisión del modelo XR4. 10) Se autoriza la colocación de un eje cardánico de un solo tramo. **Anexo II:** 1) Se permite suplantar el ruleman estira-correa. 2) Está permitido cambiar el árbol secundario por otro de distinto material. 3) Se deberá quitar el alma de los paragolpes delantero y trasero y sujetar la "piel embellecedora" con una chapa de dos milímetros de espesor. 4) Está permitido cambiar la ubicación del espiral trasero y colocarlo en forma concéntrica al amortiguador, respetando la cantidad original. En este caso se podrá modificar el anclaje inferior de este último. 5) Todos los refuerzos de carrocería son libres. 6) Los refuerzos desde la torreta delantera hasta la jaula antivuelco y barra entre torretas, son libres. 7) Se autoriza el uso de alerón doble, de igual diseño que el modelo XR4. 8) Las medidas del orificio del colector de escape, lado tapa de cilindros, deberán ser de 41 mm. de diámetro en el primario exterior, 38 mm. en el primario interior y 63 mm. en el colector de salida. **Anexo III:** 1) La barra estabilizadora delantera deberá ser la original con una arandela por lado para evitar el desplazamiento lateral, debiendo mantener los anclajes originales. 2) El avance será libre. 3) Se permite alargar el anclaje de la parrilla inferior y del extremo de dirección. 4) se permite la incorporación de un túnel en el piso para protección del caño de escape. 5) Los faros delanteros deberán estar totalmente cubiertos y ciegos. 6) La ventilación de los frenos podrá efectuarse desde los faros de posición delanteros o en el lugar original, sin exceder los 10 centímetros. 7) El alma de los paragolpes, con el plástico embellecedor, tendrá un peso máximo a determinar tanto en la parte delantera como en la trasera. 8) Las puertas traseras deberán ir provistas de cinturones de seguridad.*

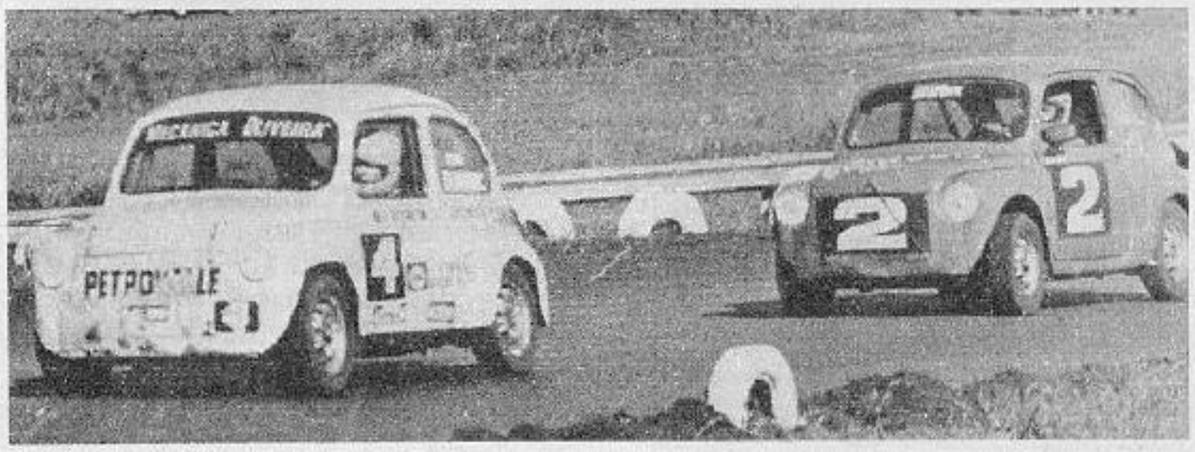
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 115 — 8 de julio de 1986

Categoría 850, Turismo Clase 2 y TC del NE en Posadas

RUDAKOW Y TARNOWSKI AHORA SON GANADORES



Rudakow en su primer triunfo en la 850 seguido por Guillermo Badaracco (Foto gentileza diario El Territorio).



Arriba Fiti Kruse, ganador en Clase 2, perseguido por Trendel, Schniechowski y Juritsch (todos galliegos...). Fiti volvió a ganar (El Territorio).

Posadas, Misiones – Con mucho menos público que el que hubiera merecido, el hermoso autódromo posadeño, enclavado en el paraje San Isidro, recibió el Día de la Bandera a las tres categorías del automovilismo misionero: la 850 cc (virtual monomarca Fiat 600), la Clase 2 del Turismo Pista (ídem, pero de Fiat 128) y el TC del Nordeste (en la que compiten vehículos "sui géneris" equipados en su mayoría con potentes motores Ford y Chevrolet).

El Gran Premio Rosamonte se inició con los fiatines de la **850** y por primera vez en su trayectoria deportiva, ganó la final un joven veterano de Aristóbulo del Valle: **Mario Cesar Rudakow**, quien había hecho lo propio en la segunda serie, tras ganar la primera Guillermo Badaracco. Otras dos notas destacadas en la categoría menor fueron la desclasificación de Manuel Virgilio Marín (por transgresión técnica) y el consecuente tercer puesto de Daniel Cabrera, que llega por primera vez a los puntos con el auto que perteneciera al malogrado Sergio Fritz, fallecido hace dos años.

Marín había estado hasta la vuelta 12ª en la punta, siendo desalojado de ella por Rudakow, que le ganó entonces la cuerda, y más adelante también fue pasado por el eldoradense Guillermo Badaracco.

Final 850 cc, 15 vueltas: 1° Mario César Rudakow (Aristóbulo del Valle), 17m11s80/100, a un promedio de 94,204 km/hora. 2° Guillermo Badaracco (Eldorado), 17m12s89; 3° Daniel Cabrera (Eldorado), 17m18s35; 4° Arnoldo Brandt (Wanda), y 5° Gerardo Rackziegel (Monte Carlo).

En **Turismo Pista Clase 2**, categoría que cuenta con idéntico reglamento que la categoría nacional, con lo que se facilita el intercambio de pilotos y la posibilidad de que los misioneros incursionen con estas mismas máquinas en el Campeonato Argentino, Oscar Trendel y Federico Kruse ganaron las baterías previas a 5 vueltas al circuito de 1.800 metros.

En la final, Kruse participó con la caja de velocidades suministrada por Hugo Chamorro (quien había fundido por la mañana), la que fue prontamente colocada para asumir el compromiso final por Jackie Silva, su preparador, luego que Kruse rompiera tal elemento en la última vuelta de la serie. Y el "cambiazo" de emergencia dio buen resultado: Fiti Kruse venía en punta hasta la vuelta novena (la carrera era a 15 cuando –con acierto– el comisario deportivo decidió cortarla ahí mismo ante el peligro que significaba la máquina de Marcelo Schiechnowski, volcada en una de las curvas.

Final Turismo Pista Clase 2, 9 vueltas: 1° Federico Kruse (Wanda), 9m54s99/100 a 98,018 km/hora. 2° Oscar Trendel (Eldorado), 3° José Luis García (Apóstoles), 4° Humberto Krujoski (Corrientes), 5° Blas Victorio Boher (Santa Rita), y 6° Carlos Goggia (Leandro N. Alem).

En **TC del Nordeste** se dio por fin algo que se vislumbraba: el triunfo de Carlos Nelson Tarnowski, quien había vuelto en las últimas carreras de 1986 tras una ausencia de los circuitos de más de cinco años. El piloto de Eldorado cortó también así una mala racha que le impedía llegar pese a la potencia de su motor. Atribuyó el éxito sobre Pastori, a la mejor puesta a punto del chasis pero, por sobre todo, a la elección de las cubiertas con dibujo, las que le permitieron transmitir toda la fuerza al piso, algo deteriorado a esa altura del programa. En las series de TC habían vencido Jorge Semeguén y el mismo.

Final TC del NE, 15 vueltas al trazado de 2.340 metros. 1° Carlos N. Tarnowski (Chevrolet/Eldorado), 19m29s20/100, a 108,073 km/hora. 2° Miguel A. Pastori (Ford/Posadas), 19m34s81; 3° Juan Carlos Cao López (Chevrolet/Iguazú), 19m54s14; 4° Jorge Semeguén (Chevrolet/Apóstoles); 5° Roberto Bose (Chevrolet/San Ignacio), y 6° Bernardo Pizzutti (Chevrolet/Jardín de América).

(Informe de Rubichá Guazú)

Rally "Binacional" en Corrientes

BARROS - CIGNAROLI CON LA BATERIA BIEN CARGADA

Corrientes - Con un éxito mayúsculo se realizó los días 14 y 15 de junio el **Rally Aniversario de Corrientes**, primera fecha del Campeonato de Rally del Nordeste, del que participan pilotos de esta zona del país y muchos más aún de la vecina República del Paraguay, donde –como es sabido– están prohibidas desde hace tres años las carreras automovilísticas de ruta.

El esfuerzo mancomunado de la Asociación de Volantes del Nordeste y de la Asociación Turismo Provincial, con la fiscalización de la Federación Chaqueña, cristalizó en un evento de singular trascendencia. El rally se disputó sobre 9 PP.CC. o primes, en dos etapas, con un recorrido total de 372 km. Resaltó la calidad de la organización, con diez puntos en cuanto a seguridad, información y ordenamiento del público.

La primera estapa tuvo su punto de arranque en la puerta de la Casa de Gobierno provincial, cuyo titular, el Dr. Romero Feris, había recibido previamente a los pilotos, a los que saludó interiorizándose de las particularidades de esta creciente actividad. El mismo trazado sirvió para las tres PP. CC. sabatinas: camino a Santa Ana se hizo la largada efectiva, rumbo a Laguna Brava y San Luis del Palmar para volver al punto inicial, tras 11 kilómetros.



Barros-Cignaroli con el Peugeot 504 francés a inyección. "Batería" impuso su manejo en lo más pesado.

El dúo Elizeche-Elizeche (paraguayos) con una poderosa Célica 2000 GT hicieron tabla rasa en la primera etapa, ganando la general en la que únicamente aparecían como rivales de cuidado los hermanos Fadul con otro auto similar, que quedó inutilizado el viernes cuando lo probaban. Segundo, tras los tres primes de la primera etapa quedaron Barros-Cignaroli con un Peugeot 504 a inyección. Barros –conocido también por el seudónimo de "Batería" que utilizó en anteriores oportunidades– es un argentino de Buenos Aires, radicado en Asunción del Paraguay, quien ya llamó la atención en los rallys misioneros por su fuerte andar y exhuberante estilo.

Tras Elizeche y Barros, se alinearon Muniagurra-Koziuk (VW Gol 1.8 / Paraguay), Espíndola - Moure (R - 18 / Misiones), Juan C. Gómez - Sosa (R - 12, ganadores hasta ahí de la clase 2), Cudas - Barías (Datsun 160 J / Paraguay) y Bogado-Gadea (Toyota Célica / Paraguay). Fueron 23 los que terminaron la etapa inicial, el último clasificado Barchini-Centurión (Datsun 160 J) uno de los candidatos retrasado considerablemente en el PC 2.

La segunda etapa se realizó sobre dos recorridos en tres oportunidades cada uno para totalizar seis Pruebas Clasificatorias. La característica esencial de la etapa fueron los vados y profundos arenales del segundo de ellos, los que provocaron numerosos retrasos y abandonos, entre ellos los del binomio Elizeche - Elizeche quienes debieron desertar en ese 2° PC con el embrague destrozado.

En los vados –con mucha agua por los desbordes de los esteros– resignaron también su chance otros como el argentino (radicado en Asunción) Francisco

Staver, quien terminó con su Citroën GS tapado por metro y medio de agua. Ahí también se quedó el R - 18 de los posadeños Espíndola - Moure, quienes si bien pudieron zafar de la situación, quedaron fuera de la conversación por el primer puesto en la general, hecho que ocurrió en el último P.C.

Finalmente "Batería" Barros fue primero, conduciendo magníficamente el 504 de fabricación francesa (con inyección electrónica), segundos fueron los misioneros Scheid-González con el VW Gol de 1800 cm^3 y terceros, ganando su clase, la 3, Espíndola-Maure, con el R-18 preparado por Etchenique, la misma mecánica que equipó al R-12 de Juan Carlos Gómez, cuarto y ganador de su clase, la 2. Quintos fueron los mejores paraguayos, Pappalardo-Ramírez con un



Una vez más Juan Carlos Gómez reafirmó su calidad con el R - 12. Ganó su clase.

Los posadeños Moure (izquieda) y Espíndola, perdieron la punta en la última PC. Igual fueron terceros en la general y ganadores de su clase, la 3.



Ford Escort RS 2000, precediendo a Galindo-Planás, pilotos de gran predicamento en tierra guaraní.

La clasificación general final fue la que sigue (el número que antecede a la marca corresponde a la clase, figurando en negrita los ganadores de éstas):

1° **Barros - Cignarolli (6 - Peugeot 504 / Asunción) 1h44m34s a 139,234 km / hora de promedio.** 2° Scheid-González (6-VW Gol 1.8 – Misiones) 1h44m45s; **3° Espíndola - Moure (3- Renault 18 / Misiones)** 1h45m48s; 4° **J.C. Gómez - Sosa (2 - Renault 12 / Misiones)** 1h48m32s; 5° Pappalardo - Ramírez (6 - Ford Escort / Paraguay) 1h50m51s; **6° Galindo-Planás (5 - Datsun 160 S / Paraguay)** 1h56m17s; 7° Tabossi - Santandrea (2 - Renault 12 / Corrientes) 1h59m18s; **8° Calvo - Calvo (1 - Fiat 147 GL / Misiones) 2h06m04s;** 9° Knoffelmacher-Galiano (15 - Mitsubishi Lancer GSR / Paraguay) 2h09m14s; **10° Vargas-Aguirre (4-Datsun 120 J/ Paraguay) 2h13m58s; 11° Alvarez - Antonelli** (4 - Volkswagen 1300 L / Paraguay) **2h21m10s; 12°** Acevedo - Chamorro (4 - Volkswagen 1300 L/ Paraguay) 2h27m16s y 13° Pique - Invernizzi (4 - Toyota Corella / Paraguay) 2h30m32s.

(Informe de Martín Arévalo: fotos archivo CORSA)

Karting Fórmula Reginense en Allen

SERGIO ZOTELE, SIN FRIO

Villa Regina, RN - Con bajísima temperatura se corrió el 20 de junio la segunda fecha del campeonato anual de **Karting Fórmula Reginense**, en el Autódromo de la Cooperativa Policial en la ciudad vecina de **Allen.**

Fueron 30 los pilotos presentes, entre los cuales **Horacio Pereyra**, de General Godoy, fue el más veloz en la toma de los tiempos, con 34s57m100 para una vuelta al trazado de 600 metros.

El programa constó de cuatro series (en dos corren la mitad de los karts, en las otras el resto), y la final, cuya grilla queda integrada con los 16 mejores clasificados hasta ahí. La clasificación final surge por la suma de puntos obtenidos por los participantes en las dos series en las que participaron y en la final.

Las series tuvieron como ganadores a Ricardo Barazutti, Raúl Rosetani, Sergio Zotele y Jorge Caverzán. Para largar la final se alinearon en la fila de privilegio Caverzán, Sergio Zotele y Rosetani. Pica en punta Zotele, quien paulatinamente se escapa del resto hasta cruzar victorioso la línea de llegada, tras quince giros. Rosetani sólo



Rosetani, Zotele y Caverzán en la grilla de la final.

pudo inquietarlo en las primeras vueltas, estabilizándose luego en el segundo puesto. Atrás suyo, se disputaron palmo a palmo el tercer puesto Barazutti, Caverzán, Rubén Zotele (primo del ganador) y Ferruccio Sánchiz.

Clasificación final, por suma de puntos: **1° Sergio Zotele (SabeKart / Villa Regina)**; 2° Raúl Rosetani (M-101 / Villa Regina); 3° Jorge Caverzán (Vara / Neuquén); 4° Ricardo Barazutti (Track / Villa Regina); 5° Rubén Zotele (Sabekart / Villa Regina); 6° Ferruccio Sánchiz (Sabekart/Neuquén); 7° Carlos Salvioni (Tiger/Villa Regina); 8° Alberto Gómez (Panther / Villa Regina); 9° José Luis Bruno (M-101 / Choele - Choel) y 10° Horacio Pereyra (Vara / Godoy).

Campeonato: Rosetani, 37; Barazzutti, 26; Salvioni y Caverzán, 24; Miguel, 22; S. Zotele, 20; Bruno y Pereyra, 17 puntos.

(informe de José L. Bartolini)

F-2000 y TC Venadense en Villa Cañás

VITANTONIO Y SALSE, VICTORIOSOS

Villa Cañás, SF - El 20 de junio quedó inaugurada en esta localidad del SE santafesino la nueva pista del Studebaker Parque, con una reunión automovilística de la que participaron las categorías zonales **Fórmula 2000** y **TC Venadense**, las que utilizaron el trazado, de tierra muy bien compactada, que mide 1.150 metros.

Más de 2000 personas vivieron una interesantísima jornada, pese a lo inestable del tiempo. Debe recalcarse el tratado dado al piso, ya que en ningún momento –pese al trajín– voló una partícula de polvo.

Fórmula 2000 cumplió con su quinto compromiso del torneo, que se presenta a tal punto disputado que aún no se repitió un ganador en lo que va del año. Las baterías clasificatorias fueron ganadas por Horacio Savino (motor Taunus) y Horacio Rizzo, con idéntico propulsor en su monoplaza.

La final fue ganada de punta a punta por el rosarino Miguel Vitantonio, quien así consigue ese halago por primera vez en su carrera deportiva con esta fórmula, de profundo arraigo en esta zona.

Final, F-2000, 25 vueltas: 1° **Miguel Vitantonio (Taunus / Rosario) 17m55s74/ 100 a un promedio de 107,758 Kms/hora;** 2° Daniel Zanotti (Taunus / Villa Cañás) 18m04s28; 3° Horacio Risso (Taunus / Carmen) 18m05s02; 4° Alfredo Polinori (Renault 18 / Villa Cañás) 18m05s78; 5° Horacio Savino (Taunus / Venado Tuerto) y 6° Raúl Patrich (Peugeot / Ma. Teresa). **Campeonato**: Zanotti, 20 puntos; Polinori, 19; Patrich, 17; Bautista, 15; Savino, 13; Calare, 11; Rolando, 8; Rizzo, 6; Simonelli y Bertozzi, 3; Montechiarini, 1 punto.

El **TC Venadense** dio el acostumbrado espectáculo de estos potentes y pesados autos con techo, con el aditamento de interés que proporciona la tradicional lucha entre Ford y Chevrolet, a la que se suma algún Torino.

Benseny y Salse ganaron sus series anticipando lo que sería el enfrentamiento entre ellos en la final. Benseny fue en ella el que picó en punta e inmediatamente Salse se fue tras él para delirio del público. Pero no le hizo falta mucho, ya que Benseny dibujó un semitrompo en la horquilla y fue pasado por el alcorteñse Paultroni, quien incluso se le escapó hacia el final, llegando como escolta de Salse (ahijado automovilístico de Gastón Perkins), quien coronó su jornada subiendo a lo más alto del podio.

Final, TC Venadense, 15 vueltas: 1° Carlos Salse (Falcon / Juan B. Alberdi) 17m23s10 a un promedio de 100,489 Kms/hora. 2° Oscar Paultroni (Torino / Alcorta) 17m31s62; 3° Nestor Benseny (Chevrolet / Villada) 17m36s93).

(Informe de Omar Angel Garavano)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Promocional 850 y Promocional Bonaerense en Lincoln

FERMOSELLE Y NAVALESI, GANADORES EN EL OESTE

Tres Algarrobos, BA - Se disputó el 20 de junio, en la vecina ciudad de **Lincoln**, la sexta prueba puntable del campeonato anual de las categorías **Promocional 850** (ex Fiat 600) y **Promocional Bonaerense** (ex 4 y 6 cilindros) en el autódromo de tierra, excelentemente compactada, del auto Moto Club Lincoln, el que mide por su cuerda 1330 metros. Frío y lluvia no obstaron para que la fiscalizadora A.A.O. dejara de hacer disputar la prueba.

En ambas competencias se siguió el mismo programa de dos series a 10 vueltas y la final a 20.

En **Promocional 850**, Nelson Bergez hizo el mejor tiempo en clasificación, con 50s15/100 promediando 95,474 Kms/hora. Las series se las adjudicaron el mismo Bergez y Raúl Nieves. La **final** tuvo un trámite muy entretenido: Bergez, largando en punta hizo el gasto al comienzo, pero fue pasado en la segunda por el debutante Nieves. Nuevamente, en la quinta, pasó a comandar el lote Bergez (quien es de Pehuajó) para abandonar faltando cuatro giros por rotura de una biela. Fermoselle, qúe estaba segundo, pasó a la vanguardia que no dejaría hasta el final.

Final, Promocional 850: 1° Domingo Fermoselle (Fiat / Ameghino) 17m16s99/100 a 92,394 Kms/hora. 2° Raúl Nieves (Fiat/Ameghino) 17m17s89; 3° Rodolfo Eder (Renault / Germania) 17m42s54; 4° Eduardo Cervellini (Fiat /Carlos Casares) 17m51s69; 5° Hugo Diguardo (Fiat/9 de Julio); 17m56s88; 6° Roberto De Luca (Fiat/Lincoln), 7° Juan Gazzoti (Fiat/Pehuajó); 8° Javier Toledo (Fiat/Pehuajó); **Campeonato:** Fermoselle, 47 puntos; Sebastiano, 29, Gazzeti y Cervellini, 28.

En **Promocional Bonaerense** hizo el mejor tiempo en clasificación Roberto Navalesi con 48s16/100 a 99,418 kms/hora. Las series fueron ganadas por el nombrado y por Aldo Montenegro.



Aldo Montenegro fue segundo en Promocional Bonaerense, en Lincoln, pero sigue puntero en el campeonato fiscalizado por la A.A.O. (Foto Tejera, Auto - Rumbo)

La final fue bastante aburrida, ya que Navalesi picó en punta y no dejó de estar en ella hasta la caída de la bandera a cuadros. Lamanna siempre estuvo lejos, al parecer conforme con el segundo lugar, y si se acercó bastante en el último giro, ello debe atribuirsele al afloje del bicampeón que ya tenía la victoria asegurada.

Final, Promocional Bonaerense: 1° Roberto Navalesi (Dodge / Ameghino) 16m10s34/100 a 98,687 Kms/hora de promedio; 2° Héctor Lamanna (Peugeot/Pehuajó) 16m11s14; 3° Aldo Montenegro (Dodge / Lincoln) 16m16s26; 4° Armando Casanovas (Jeep 4/Ameghino), 16m32s34; 5° Fernando Lara Dodge/Pehuajó) 16m50s28, 6° Pedro Navalesi (Jeep 4/Ameghino), 7° Roberto Pastorino (Chevrolet 4 / Piedritas), 8° Héctor Sarrochar (Jeep 4 / Gral. Villegas). **Campeonato:** Montenegro, 64 puntos; R. Navalesi, 54; Lamanna, 33 puntos.

(Informe de Hernán Calles)

F-5, F-07, F-2 BB, Sport APAS y Fiat 600 TN en Buenos Aires

CINCO GANADORES EN LA MAÑANA DEL MUNDIAL

En la mañana del domingo 29 de junio, utilizando el circuito Nº 5 del Autódromo de Buenos Aires, cinco categorías desarrollaron una nueva fecha por sus respectivos campeonatos, con una magnífica organización por parte de la Fórmula 07.

En Fórmula Cinco, todos los presentes esperábamos presenciar el duelo entre Koncwalik y Alifraco, basados principalmente en los tiempos obtenidos por ambos en las pruebas del sábado, pero en la largada se quedó parado Alifraco, arrancando en último lugar. Reafirmando

DUNLOP sportswear
SABIM
FRAM
WAGNER LOCKHEED
Catch me if you can
Dufour
CORSA
DECAL'S S.R.L.
CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.
URQUIZA 3160 T.E. 750-7729 CASEROS
SERGIO TACCHINI
balestrini
sportfila®
Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:
AUTOFIX®
PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 68-7204 - Cap.
MALVINAS PUDO HABER SIDO DIFERENTE
Emilio Villarino
Juan Antonio Imperiale
DONDE ESTÁ EL "INVENCIBLE"
Dos reconocidos expertos en guerra naval.
Una ficción muy real que desmenuza las posibilidades de una confrontación extraordinaria.
Con datos de rigurosidad técnica absoluta.
En resumen, una obra que le dejará mucho en qué pensar.
Consíguela.
editorial abril
¡CONSIGALA EN QUIOSCOS!



Nicieza, ahora más cerca de la punta del torneo de Fórmula 07.



Los Fiat 600 TN preparándose para la largada. Son muchos, ¿no?



luego, lo supuesto le demandó solamente cuatro giros ocupar el segundo lugar en la fila india. Además del duelo entre los punteros, hay que destacar el avance general de la categoría, principalmente en los chasis.

Clasificación final 10 v: 1° **Carlos Konowalik (Demichelli-Zanella), 11m24s81/100, a un promedio de 111,778 km/h**; 2° Walter Alifraco (Perri/Zanella), 11m45s28; 3° Norberto Pérez (NC 3-Gilera), 11m52s36; 4° Julio Basconcello (Basco-Zanella), 12m21s5; 5° César Goñi (Demichelli-Zanella); 6° César Gómez (Perri-Cilera), 7° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 8° Horacio Regolta (Regolta-Ducatti); 9° Ricardo Carricaberri (Perri-Gilera); 10° Jorge Alvarez Moralez (Demichelli-Zanella). **Campeonato: Konowalik, 115 puntos**; Alifraco, 77; Pérez, 40; Gómez, 40; Martínez 39.

APAS (Asociación Pilotos Automóviles Sport). También en esta categoría se notó un importante avance, tanto en cantidad de inscriptos como en rendimiento mecánico, demostrado ello en una competencia donde solamente los dos punteros se separaron del pelotón, favorecidos también por la intensa lucha librada a sus espaldas. El puntero en toda la carrera fue Francisco Antonino y el segundo Miguel Dellepiane, quien de esta forma logró para ASA, quizás en el momento menos esperado (al llegar al autódromo sufrió un incendio la máquina, que le destruyó todo la instalación eléctrica) una actuación destacada reafirmando los buenos parciales en otras competencias. La lucha de marcas estuvo presente además en la lucha por el tercer puesto, donde Caggino (Antique) y los Lotus de Kritz y Pesce en más de una oportunidad circularon guardabarros contra guardabarros.

Clasificación final, 15 v: 1° Francisco "Poli" Antonino (Lotus), 17m28s40, a 109,519 km/h; 2° Miguel Dellepiane (ASA), 17m37s99; 3° Germán Pesce (Lotus), 18m8s82; 4° Luis Gaggino (Antique), 18m9s99; 5° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage), 18m10s79; 6° Pedro Gómez (Lotus), 18m13s21; 7° Héctor Dellepiane (ASA), 18m35s47; 8° Miguel Olamendi (Lotus), 18m36s9; 9° Hugo Caviglia (Antique), 18m41s77; 10° Carlos Sosa (Lotus). **Campeonato:** Antonino 37, Albamonte 21, Gaggino 19, Dellepiane 12,50, Kritz 12.

Fiat 600 Turismo Nacional. El cambio de escenario no varió los nombres en la lucha por la punta (habitualmente esta categoría compite en Estancia Chica). Esta fue disputada por Beloqui, Abad, Marchese, Raúl Muñiz y en gran ascenso, luego de pasar en los últimos lugares al principio, Oscar Pereyra; al final prevaleció "El Turquito" Abad apurado muy de cerca por el berisense Beloqui, en la carrera más peleada de la jornada.

Clasificación final, 15 v: 1° Jorge Abad (Bs.As.), 18m7s93/100, a 105,540 km/h; 2° Juan Beloqui (Berisso), 18m8s71; 3° Omar Marchese (Sarandí), 18m17s28; 4° Oscar Pereyra (Berisso), 18m23s1; 5° Ricardo Trombini (La Plata), 18m23s68; 6° Gabriel Medrano (La Plata), 18m24s6; 7° Enzo Paris (La Plata), 18m24s47; 8° Antonio Masso (Sarandí), 18m31s38; 9° Rubén Saavedra (Sarandí), 18m47s8; 10° César Pérez Petit (Bernal), 18m58s42.

Campeonato: Marchese, 94; Abad, 80; Medrano, 55; Pereyra, 51; Belloqui, 50.

F-2 BB. Esta fue la más veloz de todas las categorías presentes en el autódromo, obteniendo el ganador un promedio horario de **124,353 km**, presentando para la oportunidad un parque de 16 máquinas. El ganador en la final a 15 rondas resultó **Walter Grigione (Peugeot/La Plata), 15m23s24/100**; 2° Claudio Garófalo (Peugeot-Quilmes), 15m24s53; 3° Pedro Moix (Peugeot-La Plata), 15m25s97; 4° Jorge Trovato (Dodge-Ranelagh), 15m31s3; 5° Miguel Arrom (Dodge-Lanús), 15m37s42; 6° Héctor Agostinelli (Peugeot-La Plata), 15m57s36. **Campeonato: Moix 42 puntos**, Grigione 34, Marich 17, Arrom 15.

Fórmula 07. Los que oficiaron de dueños de casa presentaron el parque más numeroso, realizando dos series selectivas, en las que se impusieron Carlos Nicieza y José Castro. La final a diez giros vio como neto dominador al Renault de Nicieza, logrando él promediar la competencia una diferencia de 5 segundos, lo que le dio la tranquilidad de girar sin apremios hasta el final.

Clasificación final, 10 v: 1° Carlos Nicieza (Renault), 11m52s45, a 107,442 km/h; 2° José Santana (Fiat), 11m58s42; 3° César Fernández (Renault), 12m23s80; 4° Hugo Ortiz (Fiat), 12m24s32; 5° Carlos Dapino (Fiat), 12m36s; 6° Guillermo Hurtado (Fiat), 12m41s25; 7° Máximo Spandel (Fiat), 12m41s54; 8° Enrique D'Amelio (Fiat). **Campeonato: Santana 99 puntos,** Nicieza 81, Spandel 40, Díaz 35, Caselli 26.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)

TC Roqueperense en Suipacha

PABLITO SALA Y DON FULCHERI

Las Aromas, Buenos Aires — El 15 de junio, con la excelente organización de los Bomberos Voluntarios de **Suipacha**, se realizó en el circuito de tierra compactada de esa ciudad, una fecha más por los campeonatos del **TC Roqueperense**.

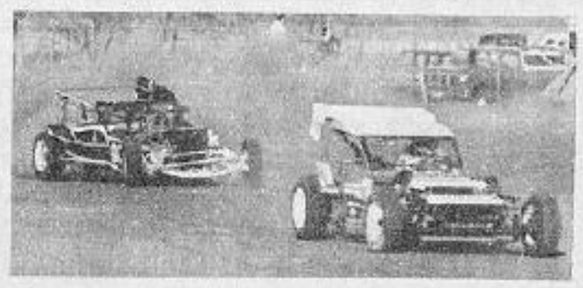
En la **Clase "A"**, la superior, José Luis Bordo y Jorge Castellani se impusieron en sus series. En la **final**, Pablo Sala, otro de los teceistas de estos pagos que incursionó e incursiona en la FRA, logró la mayor diferencia que se recuerde en una final de esta clase, al batir por 15 segundos a Jorge Castellani. La carrera, disputada a 20 vueltas, terminó con el siguiente resultado:

Final Clase "A": 1° Pablo Sala (Falcon/Lobos), 1m50s63/100 Jorge Castellani (Chevrolet/Ernestina), 18m05s25 3° Arturo Simencini (Chevrolet/Roque Prez), 18m0598 4° Carlos Savona (Chevrolet/Chililcoy), 18m07s32 5° Ricardo Di Cunto (Chevrolet/Chivilcoy), 18m07s90 6° Gerardo Vicente (Chevrolet/Elvira), 18m08s35 7° Antonio Tolosa (Falcon/Chevrolet) y 8° Rodolfo Pereiro (Chevrolet/Suipacha) todos con 20 vueltas. **Campeonato**: Castellani, 19,5 puntos; Sala y Di Cunto, 15 puntos.

En la **Clase "B"**, idéntico reglamento técnico, pero pilotos "no graduados", se asistió en las series a los triunfos del veterano don Raúl Fulcheri y de Mario Vezzosi. En la **final** volvió a ganar don Raúl, quien ya está a la altura de los mejores de la "A". Segundo "ahicito nomás" el urdampilletense Vezzosi, tras las veinte vueltas.



Pablito Sala derramando insensatamente el champaña luego de su triunfo en la clase mayor del Roqueperense. A sus flancos, Castellani y Simoncini (Garis)



Fulcheri y Vezzosi, mano a mano en la "B", que ganó aquel por sólo una diferencia de dos centésimas. Carrerón del guapo del 900 (Foto Garis).

Final Clase "B": 1° Raúl Fulcheri (Chevrolet/Junín), 18m11s08; 2° Mario Vezzosi (Chevrolet/Urdampilleta), 1811s09; 3° Raúl Pascua (Chevrolet/Moquehuá) 18m19s80; 4° Daniel Bilo (Chevrolet/Lobos); 5° Aníbal Romero (Chevrolet/Navarro); 6° Rodolfo García (Chevrolet/Suipacha); 7° César González (Falcon/Chivilcoy), y 8° Oscar Palazzesi (Chevrolet/Navarro) todos con 20 giros. **Campeonato**: Fulcheri, 29 puntos; Romero, 18 y Pascua, 17.

(Informe de don Marcelo O. Devoto)

Enduro Motociclístico en el Aconquija

JORGE GONZALEZ MATIENZO MUY CERCA DE LAS NUBES

San Miguel de Tucumán — El 20 de junio, en una jornada tempranamente invernal, en un circuito de 10 km de recorrido en La Sala, en el majestuoso Aconquija, se realizó la tercera fecha del campeonato provincial de Enduro, con la organización del Club Tucumano de Enduro y Rescate.

Mucho público se disgregó por los vericuetos de la helada montaña, bordeando el circuito enclavado en los Altos de San Javier. Allí los pilotos de las cuatro clases en disputa debieron sortear ríos, quebradas, saltos, troncos, piedras y a la indeseada visitante: la neblina. La dureza de la prueba provocó numerosos abandonos. Entre los arribos, el más festejado fue quizás el de Jorge González Matienzo, vencedor en la clase mayor. Los resultados generales fueron los que siguen:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Seniors, 7 vueltas: 1° Jorge González Matienzo (Yamaha 125/Tucumán), 2h17m03s; 2° Alfredo Olmedo (Yamaha 250/Salta), 2h28m09s; 3° Juan Lonac (Kawasaki 250/Tucumán), 2h30m20s; 4° Enrique Galván (Yamaha 125/Santiago del Estero), 2h53m52s, y 5° Alberto Gómez (Yamaha 125/Tucumán). Campeonato: González Matienzo, 43 puntos; Lonac, 35; A. Gómez, 29; Cuello, 29; Carrizo, 20 puntos.

Juniors, 6 vueltas: 1° Pedro García (Honda 250/Tucumán), 2h02m27s; 2° Mario Rohman (Kawasaki 250/Tucumán), 2h03m23s; 3° Carlos Gotardi (Kawasaki 250/Tucumán), 2h11m30s; 4° Roberto Mambrini (Honda 125/Tucumán), 2h22m30s; 5° Alex Bleckwedek (Honda 250/Tucumán), 3h09m52s. Campeonato: Bleckwedek, 49; Gotardi, 40; Rohman, 25; R. Mambrini, 22, y P. García, 20 puntos.

Promocional, 5 vueltas: 1° Gerardo Sandoval (Honda 250/Tucumán), 2h07m05s; 2° Alberto Rojas (Kawasaki 250/Tucumán), 2h11m15s; 3° Raúl Argüelles (XX/Tucumán), 2h41m55s; 4° César Sandoval (Honda 250/Tucumán), 2h50m40s; 5° Federico Colombres (XX/Tucumán), 3h03m38s. Campeonato: G. Sandoval, 47 puntos; P. García, 40; M. Mambrini, 27; C. Sandoval, 24, y A. Rojas, 19 puntos.



Jorge González Matienzo, con su Yamaha 125, triunfador en la tercera fecha del campeonato tucumano de Enduro (Foto Gentileza La Gaceta).

Nacional, 5 vueltas: 1° Fernando Terán Aguilar (Gilera Hiro/Tucumán), 3h28m00s; 2° Luis Castro (Zanella 200/Tucumán), 3h58m15s; 3° Martín Acuña (Zanella 200/Salta), 3h59m01s. Campeonato: Castro, 56 puntos; Terán Aguilar, 49; Azancot, 16; Acuña, 13; Nieva, 11 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)

Karting Promocional 125 cm³ Standard en Buenos Aires

PERNA Y RODRIGUEZ OLIVERA, SOCIOS DEL TRIUNFO

La Asociación Propietarios Karting Promocional hizo disputar el pasado sábado 7 de junio la segunda fecha de su certamen en el circuito N° 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

En la Clase "B", reservada a los debutantes, nuevamente Diego Rodríguez Olivera alcanzó el máximo halago. La competencia fue suya de punta a punta evidenciando además un estilo muy tranquilo para conducir. Lo acompañaron en el podio, Guido De La Faba y Marcelo Recabarren, quienes en cualquier momento dan el batacazo.

Clasificación Final: 1° Diego Rodríguez Olivera, (BreKart - Zanella); 2° Guido De La Faba, (BreKart - Zanella); 3° Marcelo Recabarren, (Panther - Zanella); 4° Gustavo Gamba, (M101 - Zanella); 5° Martín Bruno, (BreKart - Zanella); 6° Néstor Martínez, (Tiger - Zanella).



Seniado en el kart, Diego Rodríguez Olivera. Junto a él, Javier Perna. Los ganadores en ambas clases de la Promocional 125 cm³ Standard.

Clasificación final: 1° Javier Perna, (Pereyra - Zanella) 15m49s22 para 22 vtas., a un promedio de 79,260 km/h, 2° Pedro Ossola, (Vara - Zanella); 3° Martín Lara, (Pereyra - Zanella); 4° Martín Freedman, (Pereyra - Zanella); 5° Gustavo Figlioli, (BreKart - Zanella); 6° Julián Croizet, (Panther - Zanella).

En la Clase "A" se disputaron dos series, ganando en la primera Emilio Ossola y en la segunda hizo lo propio Pedro Ossola.

En la final muy pronto se puso a tiro Javier Perna y pasó a comandar el lote, tomando distancia de sus perseguidores que pugnaban por el puesto de escolta. Pedro Ossola, Lara y Freedman estuvieron en esa disputa que finalmente benefició a Pedro Ossola. Mientras, el pibe de Luján siguio firme hacia la bandera a cuadros, que lo consagró vencedor.

Campeonato:
Freedman, 50 puntos; Lara, 41; Emilio Ossola, 38; Perna, 31; Alvarez, 30.

(Informe de Duilio Caro
Foto de Julio Darío Caro)

CALCOMANIAS esepe®
ALTO NIVEL EN CALCOMANIAS COMERCIALES Y PUBLICITARIAS
EN PUNTA CON LOS CAMPEONES...
... Y AL SERVICIO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS PATROCINANTES
FABRICA: ESEPE PLANOGRAF S.A.
GUATEMALA 5614 - TEL. 771-6064 / 772-6363 - CAP.
CON MATERIAL tak-tik AUTOADHESIVO QUE DISTRIBUYE
DISTRIBUIDORA SCIURANO y Cía. SOC. RESP. LTDA.
SEGUROLA 49
TEL. 67-9053/9578
(1407) BUENOS AIRES

ESCAPES ☆ DEPORTIVOS ☆ PARA MOTOS
NUEVOS MODELOS PARA 2 TIEMPOS
☆ H.B. Producciones S.R.L. ☆
6A1
4A1
2A1
$A 24,20 + IVA
Killer
AV. JUAN B. JUSTO 3525. CAP.
58-5143 ENVIOS AL INTERIOR

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o depositelo en el buzón de Av. Belgrano 624 6° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso. Tel.: 40-181.**

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabrisas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central — **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados — **CUPON**

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

IMPORTANTE Con el objeto de agilizar el proceso técnico y de asegurar su publicación, será imprescindible que los avisos nos sean enviados redactados claramente dentro de los cupones que aquí publicamos a tal efecto. De lo contrario, bajo ningún concepto podremos garantizar su aparición en nuestras páginas. Gracias.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-VENTA-

Oscar Pentacoste vende **FIAT 128 1300** listo para largar con trailer motor de repuesto y repuestos varios. Auto de punta. Acepto permuta. Tel. 38-1589.

FIAT 128/81 EUROPA Preparación especial. Rally Grupo I. Equipo completo. 10 cubiertas con llantas, sin golpes, tomo auto particular. Facilidades, Rivadavia 8866, Capital. Tel.: 67-3757.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi Motor Zanella, carburación Mikuni, todo sin radar, visitar lunes a viernes de 10 a 19. San Juan 2601, Capital. Tel. 665-6805.

Vendo o PermutoT.C. **ROQUEPERENSE** Actual N° 3 con tres motores completos. "Fierros" Herceg varias cubiertas. Dos cajas. Trailer. Relaciones. Ganador tres campeonatos. Dos sub-campeonatos. Verdadera pichincha. Barata. El Falcon. Tel. (0346) 25015.

AUDI QUATTRO, Nissan 300 ZX, Audi Sport Quattro, KW 1500 TC 2000, Citroen BX Sport, Mercedes Benz 450 Raly, Enrique Alejandro Reyna, Montevideo 1280, 7° B.

Vendo **CHASIS CRESPI TULIA XX** sin uso. Tel. 624-2439.

KARTING COMPETICION chasis Panther, motor RF, 2da. medida, ambos en muy buenas condiciones, como nuevos. Vendo urgente. Envío fotos y/ precios al interior. Angel Pini 4647. Caseros. C.P. 1678. Provincia Bs. As. De tarde.

FIAT 600 Standard Mejorado. Baldinelli, auto de primera para ganar. Bamse, Fades, Palagi, Escapesiens, etc. Listo para largar, tomo auto. Ver en Serrano 1552, Buenos Aires, de 9 a 21 hs. Tel. 71-3132.

VENDO o alquilo **FORMULA RENAULT DEPAC '84.** Motor Lui. Trailer. Tel. 0362-23653.

VW GACEL RALLY. Totalmente equipado, listo para largar. Modelo '84, sin golpes. Gran oportunidad. A 10.000. Ver en Concesionaria oficial VW, Ruta 8, Km 54, Pilar. BA. Tel. (0322) 20612.

Vendo FORMULA RENAULT TULIA XXII Impecable. Nunca tuvo golpes. Cuarto puesto carrera Buenos Aires. Llamar Tel. 0472-26194 Norberto Della Santina (TUI) Marcos Juarez.

Verdadera oportunidad por problemas particulares vendo **FORMULA 5** nuevo, listo para largar. Chasis monocasco, frenos Manazzo, motor Hiro con carburador y encendido electrónico, suspensión independiente. Llamar al 294-7171 o 362-0416.

FORMULA RENAULT TULIA XXI ex Bessone listo para largar. Dos motores Berta Reybet, caja Morigi R5 0 Km todas las relaciones, gomas lluvia armadas. Acepto permutas. 683-0137 2753.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi último modelo, motor Zanella 200 nuevo sin uso, todo sin radar, listo para largar. Visitar de lunes a viernes de 10 a 19 San Juan 2601.

KARTING COMPETICION PANTHER motor RF, c/ carburador, Motoplat electrónico, listo para largar. Juntos o por separado. Angel Pini 4647 Caseros de tarde.

RENAULT R12 RALLY listo para correr el mundial vendo por cambio categoría total A 7000, con todos los fierros buenos y autoblocante. Llamar M.F.M. competición 653-8295.

F2 BRAVI 78 motor R18 2000, preparación Berta, Caja TCM 5ta. Todo 10 puntos. (1) Tapa cilindro armada R18 2000 Berta. Trenque Lauquen - 0392 23241.

Vendo **BRAVI 1978** listo para correr. Mecánica R18 2000. Preparación Berta. Caja TCM. 5ta. Todo a nuevo ideal F2 Bonaerense. Auto 10 puntos. Trenque Lauquen. 0392 23291.

Vendo **F2 CHASIS BRAVI 78** motor R18 2000 Berta caja TCM 5v Todo a nuevo por cambio categoría. 1 motor R18 2000 (1) tapa armada completa todo Berta. Trenque Lauquen. 0392-23291.

Vendo **BRAVI 1978** motor R18 2000 preparación Berta. Caja TCM 5v impecable, ideal Formula 2 Bonaerense u otras categorías. Auto completo. Todos fierros de primera. Trenque Lauquen. 0392-23291.

R 12 RALLY MOD. 1983 casco 1986 0 Km. Mecánica Berta. Autobloc. Caja corta listo para largar. Heraldo ruesch Fragueira 1429, Córdoba Tel. 051-713996.

DATSUN 280 ZY CAP nueva. Nunca corrió. Lista para largar completa. Tratar Juan B. Justo 3901 Capital. Acepto auto.

Vendo **T.C. 3 litros DODGE COUPE** con o sin motor, diferencial Palagi, frenos F.T., bomba Cicare, leva Romero, Belgrano y L.N. Alem, Saladillo. Tel.: 0344-21120 0344-20672 urgente buen precio.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE 10** chasis Grossich 4 JORSA. ZF 283. Motor, pistones, bielas, leva Romero, cigüeñal, todo nuevo, Dulbeco bobina especial escapes les 4 Paul Tierra completo. Total A 5.500. Laxeravica 87, Gonzalez Catán.

DATSUN 280 ZX vende Arnoldo Capra listo para largar C.A.P. A 13.000 motor grande, partes originales. Horario comercial Oscar Nadin en Pastor Lacasa 342 Tapiales. 652-1006 y Mitre 239 Dolores 0245-6211.

Vendo **FIAT 128 CLASE 2 RALLY** listo para largar. Rally Arentina Motor. Caja, suspensión 0 km. octavo Mundial 1984, tercero Mundial 1985 clase B/O. 1° de Mayo 3181, Lanús. Tel.: 240-0052.

SPORT PROTOTIPO LADI 84 dos motores trailer, juego de llantas y gomas todas las relaciones y repuestos varios. TEL.: 2159 Dante y Forest 191 Hurlingham. Sr. Casanova.

2.0 AUTOMOVILES
-VENTA-

COUPE FORD TAUNUS MODELO 1978 verde jungla, radio, pasacasette, llantas magnesio, cubiertas radiales. Consultar de lunes a viernes horario 8 a 18 horas 760-0698 Sr. Eduardo.

Vendo **CHEVROLET "400"** completo, todo desarmado. Falta caja. Especial Stok cars. Todos papeles. A 800. Casco, sapo carraville 87, Gonzalez Catán Taller "Tochuela".

RAMBLER AMBASSADOR 990, de calle, vendo. Impecable, modelo 1971, completo, todo funciona, único por su estado. Ideal para jeque árabe o similar. Ver en Avda. Ramirez 2023, Paraná, ER o llamar al (043) 217661.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

Vendo **CADILLAC CUPE MOD 53** para coleccionistas. Motor nuevo, caja automática, llanta original, tapizado a restaurar. Lisandro Medina 2069, Caseros. Pcia. Bs.As.

Vendo permuto **CUPE FORD 1941** motor F-100, butacas instr., tanque interior todo a nuevo. Hay que verla. Tratar Sr. Jorge Corro 615 Capital. Villa Lugo. Tel.: 69-1506.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS
-VENTA-

COUPE VALIANT CHARGER AUSTRALIANA aire, equipo gas, seis cilindros, 17.000 km. Fuera de serie, único en el país. Consúltenos 701-7948.

FIAT 131 RACING COUPE FULL MOD 81 0 km. original. Tel.: 553-2995.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

VENDO 2 dos **CARBURADORES TILLOTSON**, uno nuevo sin uso, 3 bielas, 3 jaulas, 3 pistones, 3 juegos de aros, todo original I.A.M.E. para motor TT27. Ver V. Arredondo 3142 - Tel. 552-8159.

CARBURADORES WEBER 40/40 DCOE con múltiple de admisión para R19 o Fuego. Juego paragolpes y spoiler Berta original para R18. Todo nuevo a estrenar. Tel. 922-9008. Horacio. Oficina.

Vendo **MOTOR PARA MIDGET LOTUS BUGGY ALPINE RENAULT 1600 CC.** más de 150 HP. Muchos repuestos, otro motor 1050 cc. Ex Sport 1050. San Lorenzo 4520. Villa Ballester.

CARBURADOR WEBER 40/40 con múltiple de admisión para R18 o Fuego, juego paragolpes y spoiler Berta original para R18 todo nuevo a estrenar. Tel.: 922-9008 horario oficina.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION — Envíos al interior
MELO 4130 - FLORIDA (1602) ☎ 760-1173

Vendo **DOS MOTORES COMPLETOS FORMULA RENAULT BERTA REYBET** y un juego llantas nuevas estilo ruedas chasis completo Tulia xxi muy bueno. Regalo carrito, baterio, pichuleros o pobres no atiendo. 683-0137, 2753.

Vendo **CASCO DE COUPE SIERRA TC 2000** con jaula, trompa, butaca, portón trasero, block, caja Sáenz 5 Vel. muchos repuestos. Tel.: 021-519483 La Plata.

Vendo **CARROCERIA DODGE 3** Lts. caja Sáenz, frenos FT, dos motores standard, block pasado, cigüeñal Valiant 1 0 Km, repuestos varios, tren delantero, carcaza, caja aluminio, todo 0 Km. Flamante sin uso. Tel. 795-2150.

Urgente vendo **CHASIS CRESPI TULIA XXII F.R.A.** José Luis Odetto. Av. San Martín 536. Adela María. Tel. 0585-2197 (CBA).

MOTOR R.F. 100 c.c. 0 km todas Capra las relaciones Rptos. varios. Tel. A 13.000 0245-3005 Dolores.

Vendo **CASCO DE COUPE SIERRA TC 2000** con jaula, trompa, butaca, portón trasero, block, caja Sáenz 5 Vel. mucho respuesto. Tel.: 021-519483 La Plata.

Vendo **CHASIS TIPO BIPLAZA** completo, diferencial, piñón, flotante, eje, caño, discos, 4 ruedas, dirección, cremallera, caja Sáenz. Motor desarmado, sin gomas. Total A 4.500. Caxaraville 87, González Catán, Taller Tachuela.

Vendo **CASCO COUPE CHEVROLET M 38 TIPO TC** techo plano acanalado, piso embutido. Total A 600. Tratar Caxaraville 87, González Catán. Especial TC Recuerdo Taller Tachuela.

Vendo (1) **TAPA CILINDRO** armada completa. Preparación R18 2000. **BRAVI 1978** listo para correr. Motor R18 2000 Berta caja TCM. 5ta. Trenque Lauquen. 0392 23291.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS
-VENTA-

VENDO **SEMIRREMOLQUE EX-DI PALMA** cabauleras y rampa. Ideal transporte autos competición. Tel. 757-4627.

10.0 VARIOS

Liquido **COLECCION CORSA 1985** impecable en A 40. Charcarita 967 Capital o Tel. 552-1453 de 10 a 19 hs.

HGE
JUNTAS CICCARELLI
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ - INDUSTRIAL -
Expedición y Ventas: Puán 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2098/92-0447
Planta Industrial: Larrazábal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

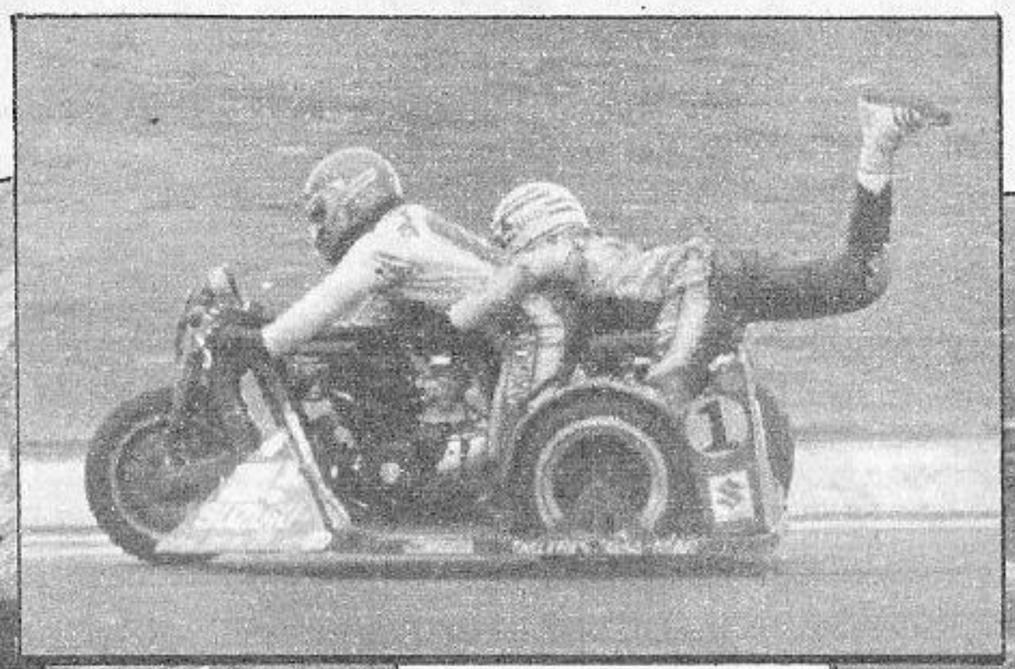
STOCK CAR ARGENTINO

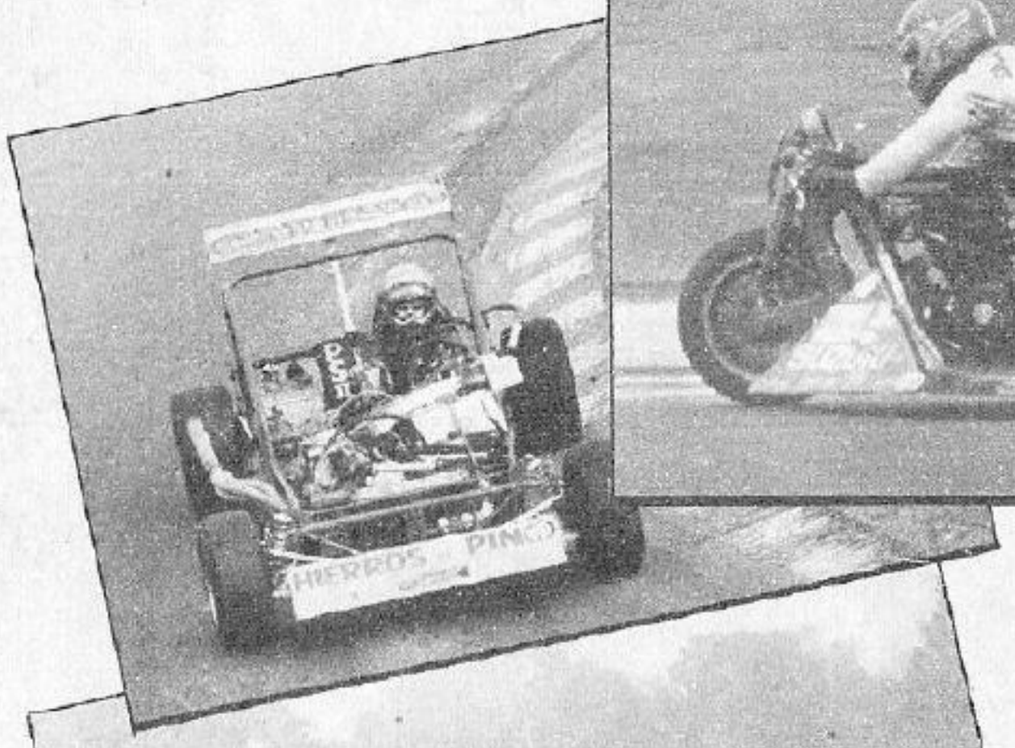
13 DE JULIO

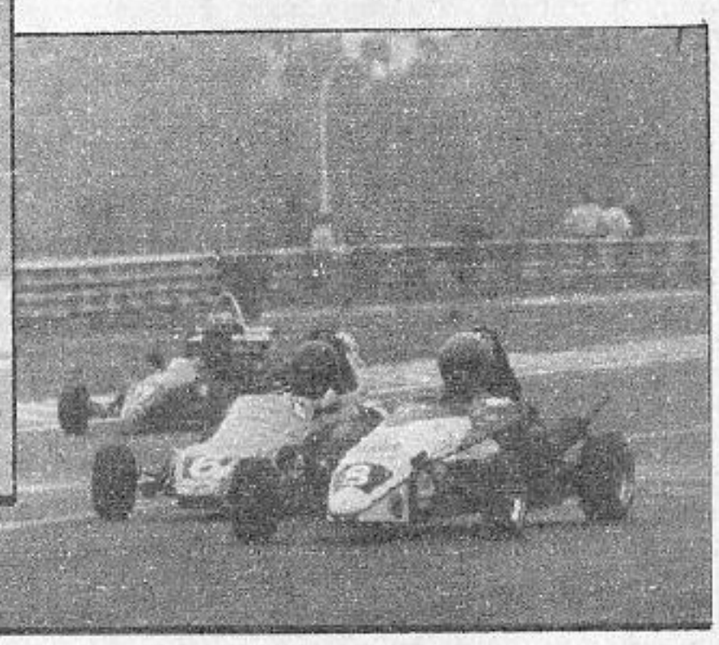
AUTODROMO DE BUENOS AIRES - CIRCUITO Nº 7 — 10 hs. — GRAN LUCHA DE MARCAS



☆FORD☆CHEVROLET☆TORINO☆DODGE☆CHEVY☆









PARTICIPAN:

- ☆ **F2 BIPLAZA BONAERENSE**
- ☆ **F5**
- ☆ **FIAT 600 T.N.**
- ☆ **SIDE CARS**

CLUB PILOTOS STOCK CAR ARGENTINO

NUEVA SEDE: PARAGUAY 2545 - 1º piso SAN JUSTO. TEL. 651-0386 - 19,30 hs. CONSULTENOS

- NO SE SUSPENDE POR LLUVIA -

PARA AVISOS: "H.B. PRODUCCIONES"

FORMULA RENAULT

EN EL AUTODROMO, otra vez la incertidumbre

EN LA PISTA, SO EN LOS PAPELES,

Otra clasificación en suspenso y van... Los tres primeros autos sin confirmación por falta de elementos de medición en la revisión, un problema que no es nuevo. La categoría cambiará el reglamento.

Otra vez nos retiramos del Autódromo varias horas después de terminada la carrera con las ideas poco claras sobre el resultado. Lástima, porque Sergio Solmi, Gustavo Mancuso, Daniel Cingolani y el "Toto" Etchegaray se brindaron como lo hacen todos los pilotos de la FRA en cada carrera. Pero cuando las sombras de la noche caían sobre el escenario aún faltaba revisar algún auto de los diez primeros clasificados. Y hasta allí ya había cuestionamiento sobre los tres primeros y clasificación en suspenso.

Desde hace más de dos meses el tema excluyente en la FRA es el reglamento y las transgresiones al mismo. Problema difícil, muy difícil, para un hombre como el presidente Eduardo Bouvier, que brega por el saneamiento de estas cuestiones en la categoría. **"No pudimos encontrarle la solución a este problema tocando y ajustando cosas chicas, por eso decidimos tomar una medida que termine de raíz con este asunto de las revisiones. Vamos a cambiar el reglamento de la categoría. Ya hay acuerdo entre la mayoría y esta semana presentamos todo en la CDA. Vamos a permitir el árbol de levas libre, con alzada original y una brida limitadora en el carburador".**

Una decisión, sin duda, en gran parte producto de la falta de eficiencia de la Subcomisión Técnica de la CDA para resolver estas cuestiones de manera adecuada.

En la práctica, "árbol libres, alzada original, brida", permitirá dar un rápido veredicto sobre las tapas de cilindros, puesto que sólo se medirán la apertura de las válvulas y el diámetro de la brida.

Hay que considerar, además, otros aspectos del cambio reglamentario, para lo cual la exigencia de un cierre de domingo, como el del momento de escribir esta nota, no es lo más apto, pero, someramente, digamos que, con leva libre, los preparadores tendrán más campo para trabajar, sumando un aspecto que la FRA tenía un poco descuidado: la creatividad. Esta categoría, en general, entregaba buenos "armadores" de motores y aquellos que tenían un poco de creatividad se veían tentados a aplicarla en algunos trucos para extraer un caballo más que, finalmente, produjo la actual y confusa situación.

Lo ideal entonces, ya que se ha "parado la pelota" por parte de la APF4, es aprovechar la coyuntura y pensar bien las cosas para que al aplicarse esta idea no queden flancos desprotegidos y se produzca algún problema de otra índole, como la fragilidad de los motores que girarán, seguramente, a muchas más vueltas para extraer casi la misma potencia. Además, pensemos que al liberarse las levas, siempre habrá alguno que intentará mejorar otras partes del motor a las que actualmente no se les presta demasiada atención en las revisiones. No vaya a ser cosa que se mejore la cabeza y se empeoren los pies, depositándonos otra vez en una situación como la que hoy nos toca vivir.

Conviene recordar que, a pesar de todo lo que ha sonado últimamente este asunto de las clasificaciones dudosas, la categoría no ha perdido su paridad en ningún momento. Como nos decía "Toto" Echegaray el domingo: **"El problema es que nos encontramos con que se ha transgredido a veces la letra del reglamento, pero no el espíritu del mismo, de manera que tomar una decisión es doblemente difícil. ¿Que debe privar, la letra o el espíritu, si alguien tiene algo en el árbol de levas pero es sabido que esto no le trae beneficio alguno?".**

No se equivoca el de Mercedes. La cosa es doblemente difícil, por eso vino la decisión de la APF4 de liberar los árboles de levas y limitar con brida, para no jugar con aspectos tan sutiles.

LA CARRERA

Daniel Neviani lleva el número 13 en el auto. Lo hace por cábala, para cortar una racha adversa, pero parece que todavía no le da resultado. Impecable "pole", pero un portamaza delantero que se rompe cuando era segundo y a otra cosa. Solmi heredó la punta y con un ritmo infernal neutralizó cualquier intento de parte de Mancuso por alcanzarlo. Etchegaray había sido penalizado en 10 segundos por adelantarse en la largada y siendo informado por su box no presentó pelea, haciendo más fácil lo de Solmi. El carrerón lo hizo Daniel Cingolani, que fue limando diferencias desde atrás, para subirse a un podio mere-





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

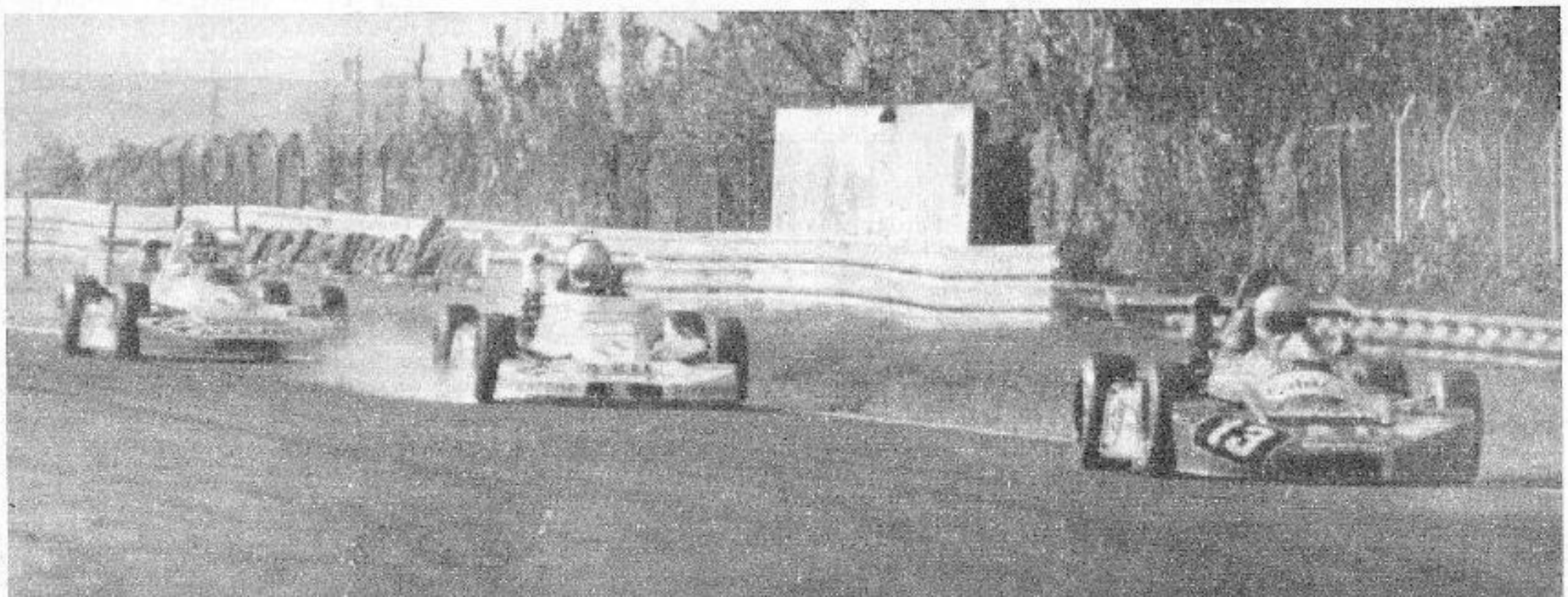
LMI; LA DUDA...

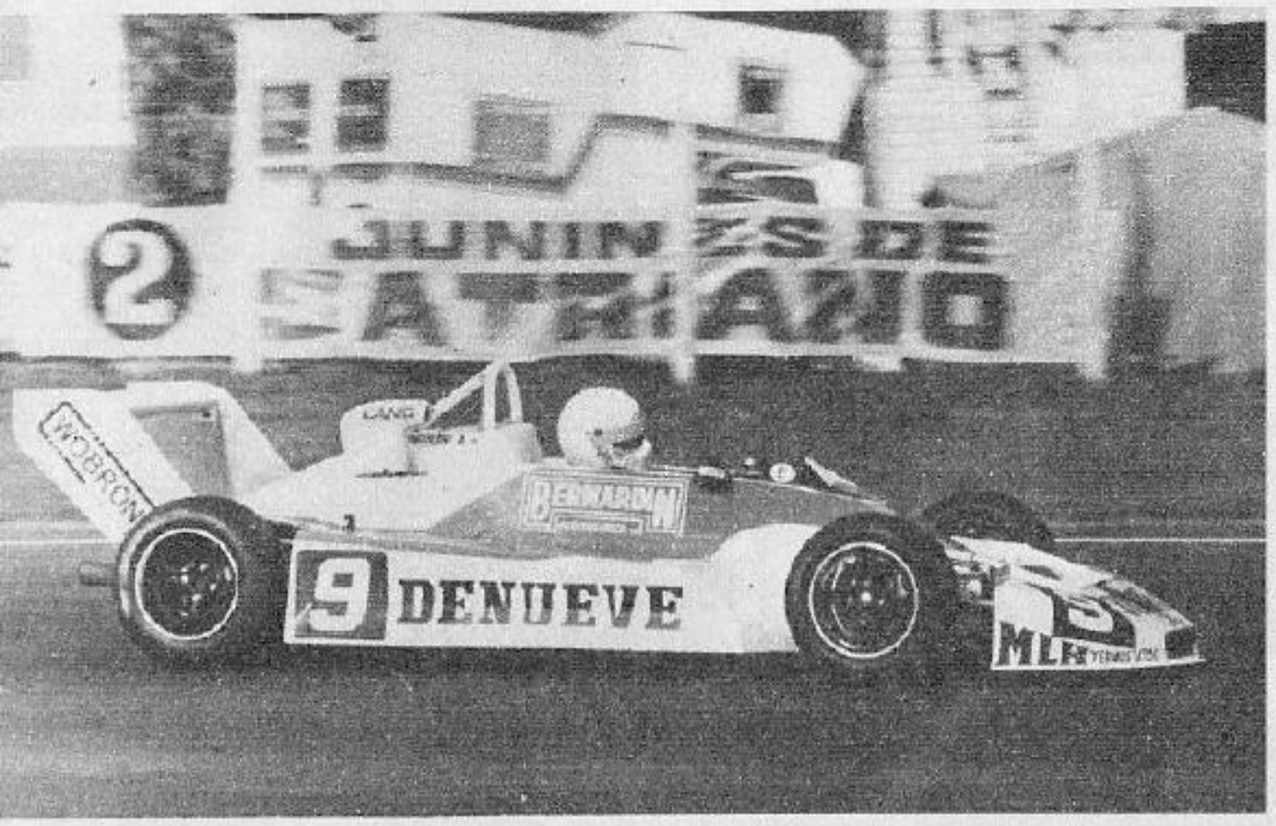
Por: Marcelo García Loberos
Fotos: E. Perrupatu, M. Tillous y R. Lettieri

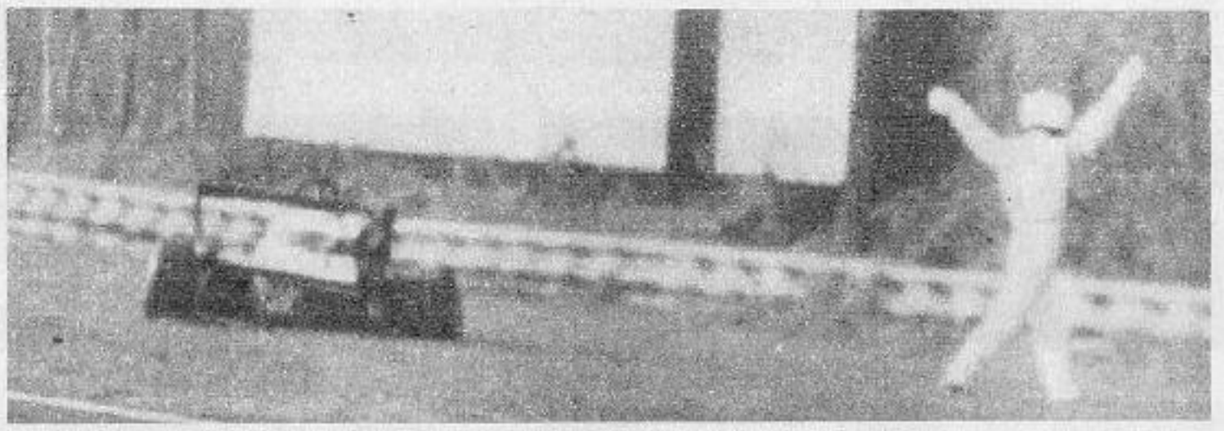




Sergio Solmi –sonriente, arriba–, y un triunfo clarísimo, con ritmo demoledor, que festeja con puño en alto e infaliable periodista radial (Bosco, de "Campeones"). Mancuso (N° 17) con un rateo y muchas ganas. Luego se le objetaron el motor y los pontones de su auto. Neviani (N° 13) precede a Etchegaray (bloqueando) y Mancuso en las primeras vueltas.









Daniel Cingolani trepó impecablemente hasta llegar al podio. Falta que confirmen la clasificación. Luego de la piña en la salida de Ascari, Furlán hace señas indicando que nada grave ha sucedido. La cara seria de Etchegaray se debe al recargo de 10s (por adelantarse en la largada). "La luz roja estaba apagada y varios movimos instintivamente cuando se prendió."

LOS PROTAGONISTAS

Sergio Solmi: "Este triunfo llega en un momento oportuno y representa para mí una gran alegría, que quiero compartir con todo el equipo. No tuve mayores problemas, pero no me descuidé. Siempre tuve las cosas bajo control y pienso que fue fundamental haber partido bien y en punta. Como largué con gomas algo desgastadas, sobre las últimas vueltas me empezó a costar un poco tenerlo en El Curvón, aunque por suerte esto no hizo que mis rivales se acercaran".

Gustavo Mancuso: "Tuve un pequeño inconveniente con el motor, que durante algunas vueltas rateaba en la zona de los mixtos, presumiblemente por un problema con la nafta. De todas maneras, no tenía para ganarle a Solmi. Quizá sí para alcanzarlo, pero no para superarlo. Por eso este segundo puesto me deja más que satisfecho, ya que son importantes puntos para el Campeonato".

Daniel Cingolani: "Me demoré en la largada y eso resultó decisivo para perder el ritmo de punta. No me desalanté y poco a poco fui recuperando hasta llegar a este tercer puesto en el que mucho tuvo que ver el excelente rendimiento del auto".

Miguel Angel Etchegaray: "Con relación al recargo de diez segundos no tengo nada que objetar, ya que reconozco que me adelanté. Pero no fui el único, ya que al prolongarse la permanencia de la luz roja hubo varios que instintivamente movimos los autos. Con relación a la carrera, empecé a retrasarme porque se rompió la barra estabilizadora y el auto se movía de cola como un barrilete. No lo podía llevar. Por eso cuando me marcaron la penalización, dejé que me pasaran Mancuso y Cingolani, porque no tenía mucho que ganar".

Néstor Furlán: "En la vuelta previa se pinchó la goma trasera izquierda, por eso al llegar a la salida de Ascari me fui afuera. Pensé en un momento en levantar, pero después me di cuenta de que, si lo hacía, los que venían detrás me pasaban por encima. Por eso me jugué, y por un momento creí que lo sacaba. Pero no pude, aunque mucho no me lamento, porque la cosa podría haber sido mucho peor".

M.A.

¿...Y SI "PRIVATIZAMOS" LAS REVISIONES TECNICAS?

Hoy día, en que se habla tanto de privatizar empresas, me parece que se podría aplicar un criterio similar con las revisiones. El asunto consistiría en dejar esta tarea en manos de las asociaciones de pilotos –las que estuvieran de acuerdo, obviamente–, cumpliendo la Técnica del ACA un papel de fiscalizador mediante un comisario técnico presente para garantizar la equidad de la operación y actuar de árbitro en caso de duda o disconformidad del piloto revisado. De esta manera, las asociaciones podrían equiparse técnicamente para esta tarea de acuerdo con las necesidades de cada categoría (llámense plantillas, pasa-no pasa, etc.) agilizando el trámite y aventando las diferencias de medición. Por supuesto que esta idea debe ser pulida y ampliada. Hagamoslo.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Mazzini: Toque con Alisi en La Horquilla.

Alisi: Toque con Mazzini.

Furlán: Despiste en Ascari (goma pinchada).

Neviani: Portamaza delantero izquierdo.

Mandrini: Rotura de motor.

Etchegaray: Penalización de 10 segundos (largada), por lo que bajó el ritmo.

cido, facilitado por el abandono de Mandrini, que estaba para subirse a los escalones. Alejandro Pagani estuvo bien entreverado y se quedó con un quinto lugar valioso, superando al presidente Bouvier, a quien, desde que lo bautizáramos desde estas páginas "el Relámpago de Luján", le han perdido el respeto hasta sus hijos.

En síntesis, otra lindísima carrera de esta categoría en la pista. En los papeles el asunto es diferente y por ahora sólo podemos decir como en las miniseries: no se pierda el próximo capítulo. Vamos a unos consejos comerciales...

EL DESARROLLO

Sergio Solmi tuvo una buena largada y se fue en punta seguido de Daniel Neviani. En cambio, Furlán se despistó en la entrada de La Horquilla, debiendo abandonar. Cumplido el primer giro, seguía al frente Solmi, seguido por Neviani, Mancuso, Etchegaray, Mandrini, Riva y Pagani. Una vuelta más tarde Etchegaray superó a Mancuso.

El quinto giro mostró el avance de Mandrini, que superó a Mancuso e intentó hacer lo mismo con Etchegaray, aunque sin conseguirlo definitivamente. Una instancia importante se vivió en la vuelta décima con el abandono de Neviani, que dejó la posición de escolta de Solmi en manos de Etchegaray, pero no por mucho tiempo, ya que en el giro siguiente, el campeón fue superado por Mandrini, y luego por Mancuso, al tiempo que Cingolani se acercaba a sus posiciones.

Con Solmi siempre al frente, la segunda posición volvió a cambiar de dueño en la ronda 15, al abandonar Mandrini, en tanto Cingolani lograba también en este circuito sobrepasar a Etchegaray. Sin otras variantes culminó la carrera que tras más de un año reencontró a Solmi con la victoria, que esta vez fue de punta a punta.

Mario Armas

CLASIFICACION

Gran Premio "75° Aniversario Cuerpo de Tránsito de la Policía Federal Argentina" (A.C.T.C.). Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito N° 9, de 3.345,50 m 18 vueltas. Recorrido total: 60,219 km. 6/7/86.

Prueba de clasificación: Neviani, 1m22s059 (146,875 km/h); Furlán, 1m22s156; Mancuso, 1m22s410; Solmi, 1m22s454; Cingolani, 1m22s607; Pagani, 1m22s677; Mandrini, 1m22s819; Muñiz Barreto, 1m22s944; Alisi, 1m22s998; Della Santina, 1m23s155; Riva, 1m23s266; Etchegaray, 1m23s354; Bouvier, 1m23s403; Sala, 1m23s523; Giorgi, 1m23s573; Bovone, 1m23s654; Pereyra, 1m23s655; Pérsico, 1m23s743; Palmero, 1m23s771; Paulizzi, 1m23s784; Di Meglio, 1m24s130; Mazzini, 1m24s297; Martínez, 1m24s314; Sinelli, 1m24s317; Díaz, 1m24s660; Fontana, 1m24s822; Fabi, 1m24s964; Reale, 1m25s163; Delgado, 1m25s382; Pugliese, 1m25s463; Rado, 1m25s521; Imposti, 1m25s524; Echarri, 1m25s581; N° 101, 1m25s660; Calamari, 1m25s671; Eseverry, 1m25s716; "Giorgio", 1m25s952; Giovine, 1m26s159; Tucci, 1m26s300; N° 109, 1m26s338; Szgalb, 1m26s478; Filippini, 1m26s496; Moraschi, 1m26s515; N° 110, 1m26s888; Muñoz, 1m26s904; N° 98, 1m27s190; Capozzolo, 1m27s200; Zanzotti, 1m27s273; Barceló, 1m27s826; Gaggino, 1m27s864; N° 90, 1m28s046; Comito, 1m28s431; Ballardo, 1m28s577; N° 97, 1m29s342; Scarsella, 1m30s189; Biceme, 1m30s774; N° 105, 1m30s877; Peregrina, 1m30s879; Ponte Alegrone, 1m31s471; N° 106, 1m32s736.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1°	3	Sergio Solmi	Crespi	25m09s60	18
2°	17	Gustavo Mancuso	Crespi	25m10s90	18
3°	9	Daniel Cincolani	Crospi	25m11s76	18
4°	1	Miguel Etchegaray	Berta	25m24s48	18
5°	79	Alejandro Pagani	Crespi	25m32s44	18
6°	27	Eduardo Bouvier	Berta	25m35s62	18
7°	19	Mario Riva	Crespi	25m37s12	18
8°	72	Walter Paulizzi	Crespi	25m38s26	18
9	6	Oscar Palmero	Crespi	25m39s00	18
10°	25	Marcelo Díaz	Crespi	25m40s58	18

Luego se clasificaron: Oscar Pereyra, 25m423s96 (18 vueltas); Norberto Della Santina, 25m47s49; Jorge Giorgi, 25m54s62; Guillermo Fabi, 26m00s00; Osvaldo Imposti, 26m07s21; Juan Bovone, 26m00s25; Rodolfo Di Meglio, 26m10s66; Omar Martínez, 26m22s93; Eduardo Rado, 25m14s97 (17 vueltas); N° 101, 25m23s96; Guillermo Reale, 25m31s78; Carlos Delgado, 26m17s15; Gustavo Mandrini, 14m02s79 (13 vueltas); Gustavo Pérsico, 18m07s66 (12 vueltas).

No se clasificaron: Pablo Sala, 11 vueltas; Daniel Neviani, 9; Alfredo Pugliese, 8; Gustavo Fontana, 3; Miguel Alisi, 2; Hugo Mazzini, 2.

Promedio del ganador: 143,616 km/h.

Récord de vuelta: Mandrini en la 11°, 1m23s11 a 144,139 km/h.

Campeonato (disputadas 7 competencias): Furlán, 78; Etchegaray, 68; Neviani, 64; Mancuso, 51; Solmi, 50; Cingolani, 38; Della Santina, 29; Mazzini, 22; Giorgi, Palmero, y Pagani, 20; Bovone, 15; Díaz, Bouvier y Riva, 14; Mandrini, 13; Pereyra, 10; Sala, 6; Paulizzi, 5; Torregiani y Rovere, 4; Imposti, 3; Barceló y Fabi, 2; Alisi, 1.

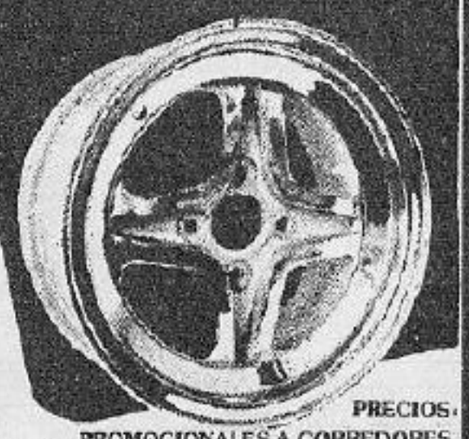
Nota: Clasificación en suspenso.

Próxima competencia: 10 de agosto en Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LLANTAS DE COMPETICION AERO

PARA: T.C. 2000. T.C. del OESTE y BONAERENSE F.2 LIMITADO-NAC
★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P. ★ RALLY ENTROCOR
FORMULA 850 MILLE
LLANTAS ESPECIALES
★ TURISMO CLASE 2 y 3
y demás categorías zonales

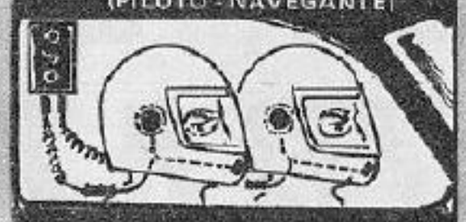


También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES
PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson
DE GARANTIA 1 AÑO
LOUZAO AMORTIGUACION
Emilio Lamarca 1273
(c.p.1407) CAP Tel: 67-0024
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor
DISTRIBUIDORES:
TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816
TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA

INTERCOMUNICADORES (PILOTO - NAVEGANTE)

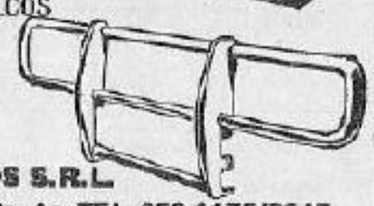


Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4808.

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS EMACA



- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



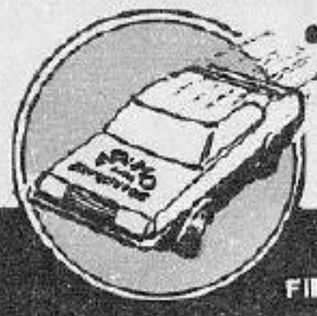
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

ANEXO "J"

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300.-Cap.

REPUESTOS AUTOMOTORES AR-MO S.A.C.I.I. F.A.

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES
- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS
FILTROS WEGA
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

FIAT «SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

MALACATES ELECTRICOS

- 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO VIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
- IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
- GARANTIA DE 6 MESES y SERVICE



WINCH C.R. IND. Tel: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR
● BUTACAS ● PANELES TAPIZADOS ● CUBRE TABLEROS ● APOYA BRAZOS
● APOYA CABEZAS ORIGINALES ● PARASOLES ● FUNDAS ● ARREGLOS
TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES
TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS
Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR
Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López 795-1607

● FRENOS ● EMBRAGUES ● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGUERO 1913. esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS



- Fábrica de autopartes de tapicería
- Todas las marcas ● Paneles de puertas
- Tableros ● Parasoles ● Apoyabrazos
- Apoyacabezas y todo tipo de butacas
- Alfombras

SPOILER
Y AHORA TAMBIEN:
SPOYLER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO - R. 18 GACEL - PEUGEOT 504 - 505
F.D. OLIVEIRA 4683. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408
J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/24
1/28 1/12

automunda



● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

GIMENEZ COMPETICION

REFORMAS DE CARROCERIAS
T.C. - STOCK KAR Y ZONALES
12 de OCTUBRE 652. QUILMES

TODO TERRENO



ARENEROS
UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE ..... $ 190
Campichuelo 565
CAP. 982-5412/85

FLUJO METRO

Profesional FM-185



Testeo: tapa de cilindro, multiple de admision y escape carburador, toma dinamica. Presicion ±1% escala total

O. NEMARIC
ALSINA 114
1642 S.ISIDRO
(01) 743-2252

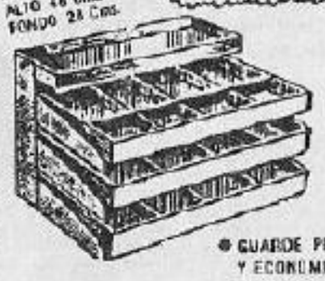
VEGA'S

LABORATORIO DEL AUTOMOVIL NACIONAL ó IMPORTADO

DIAGNOSTICO DE:
● ENCENDIDO ● CARBURACION ● ALTERNADORES ●
● COMPRESION ● INYECCION DE COMBUSTIBLE ●
(BOSCH HITACHI SPICA)
POR $10
CON MAQUINAS RECIEN IMPORTADAS DE EE.UU.
ADEMAS: AIRE ACONDICIONADO ● CAJAS AUTOMATICAS
SISTEMAS ELECTRICOS ● SUSPENSIONES Mc. PHERSON
AV. CHICLANA 3966. CAP. TEL. 922-3899

TORNILLERA

CUERPOS DE 3 a 6 ESTANTES
48 CASILLEROS PLASTICOS LAVABLES
SE CUELGA FACILMENTE DE CUALQUIER PARED
ANCHO 38 Cms. ALTO 48 Cms. FONDO 28 Cms.



● GUARDE PRACTICA Y ECONOMICAMENTE TORNILLOS-TUERCAS ARANDELAS LIMAS-REPUESTOS-LLAVES y todas esas pequeñas cosas que usted dejaba tiradas en cajones y trasquilos
Zonas disponibles para distribuidor
FABRICA
CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER
(1653) – Bs. As. TEL.: 768-8344
De Lunes a Viernes de 7 a 15 Hs.

SPECIAL'S CAR'S

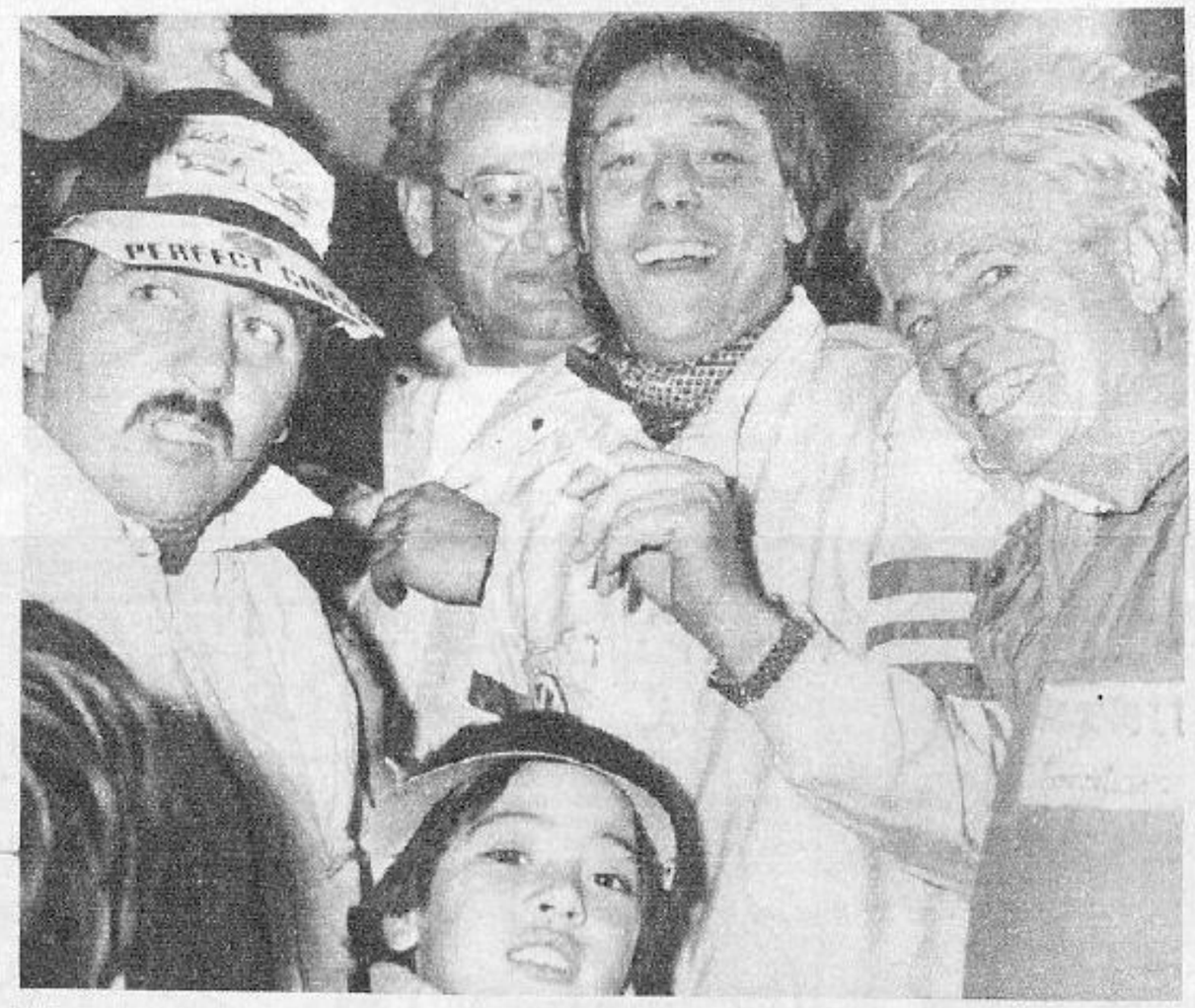
EQUIPAMIENTOS PARA KOMBI ● VAN ● PICK ● UP ● JEEPS ● VENTANAS ● DEFENSAS ● ALFOMBRAS ● BUTACAS ● ASIENTOS CAMA y REBATIBLES ● TECHOS PANORAMICOS SOLARES ●
ALARMAS - AUDIO
Colocación en el día.
AVDA. JUAN B. JUSTO 6237.CAP.

En Buenos Aires la final se planteó como un duelo entre dos bandos: Ford y Chevrolet. Sin embargo, no debieron descuidarse de...

ANGELETTI, EL FRANCOTIRADOR

Por Ford, Oscar Aventin y Fernandino; por Chevrolet, Mouras y Satriano... De ellos, dos quedaron afuera por un toque, y el tricampeón por falla mecánica. Quedó sólo Fernandino para neutralizarlo, pero no tuvo el arma contundente que hacía falta para contener al "infiltrado".

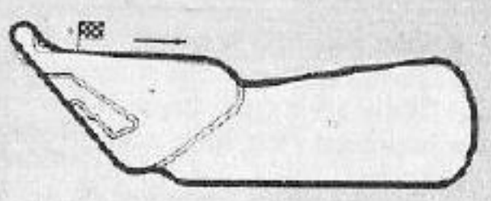
Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato, Miguel Tillous y Rubén Lettieri





Una instancia del toque (foto mayor) que muestra el Ford de O. Aventin y el Chevrolet de Satriano cruzados en la pista. Oculto tras Aventin aparece Fernandino, que allí "heredaría" la punta. Primera pasada por la horquilla (abajo) con Satriano como líder seguido por Mouras, Fernandino y mas atrás O. Aventin. En su box, Angeletti alo rienda suelta a la euforia por la primera victoria en T.C., junto a su equipo

FICHA GENERAL



Fecha: 6 de julio de 1986.
Denominación de la prueba: "75° Aniversario Cuerpo de Tránsito de la Policía Federal Argentina" (6° del Campeonato de T.C. y 7° del de F.R.A.).
Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.
Ubicación: Avenida Gral. Roca y Avenida Gral. Paz (Capital Federal).
Autoridades: En T.C., **Pedro Suárez** (Director de la Prueba), **Eduardo Pereyra** (Comisario Deportivo), **Juan Carlos Marchese** (Comisario Técnico); en F.R.A., **Eduardo Tuero** (Director de la Prueba, **Egidio Frangella y Ricardo Mesa** (Comisarios Deportivos), **Dardo Filipone** (Comisario Técnico).
Condiciones climáticas: Parcialmente nublado y muy fresco.
Participantes: T.C., clasificaron 59 autos. En la final participaron 40 F.R.A., clasificaron 60 autos, y en la final largaron 30.
Público: 26.000 espectadores.
Difusión: Avisos en TV y anuncios en los diarios.
Infraestructura del escenario: El Autódromo sigue mostrando los mismos defectos de siempre. Alambradas rotas, guard-rails embestidos hace tiempo sin reparar. Servicios sanitarios insuficientes.
Organización: Regular. Hubo desborde de público en la horquilla y en boxes.
Espectáculo: T.C., muy bueno; F.R.A., bueno.

Esta octava carrera del año mostró que el Turismo Carretera desterró definitivamente el monopolio que se apreció hasta la pasada temporada. Decididamente, ya se entró en una competenmcia franca tanto de pilotos como de marcas, y si bien Dodge sigue ganando, también es muy cierto que con mas representantes, y con Chevrolet y Ford integrados plenamente a la pelea por la punta, un privilegio que hasta hace muy poco estaba reservado exclusivamente a los Dodge de Roberto Mouras y Oscar Castellano. Un síntoma de que el TC va elevando su nivel en cuanto a emotividad, con el interrogante de quien gana flotando permanentemente hasta la bajada de la bandera a cuadros.

¿QUE NOS DEJO BUENOS AIRES?

Evidentemente, viendo los rostros de satisfacción de todo el público que se retiraba del Autodromo, no cabía ningún tipo de dudas. Uno, que está metido en el tema y habituado a ver carreras, tal vez resulte influenciado por determinado hecho, atribuyéndole quizá más importancia, otorgándole una magnitud que vista desde otra óptica, no es tal.

Pero el publido no se equivoca... y esos casi **treinta mil espectadores** que se fueron del Autódromo "empachados" de TC son la prueba mas palpable. **Hubo de todo. Lucha de marcas y espectáculo no sólo en la punta sino también en los puestos subsiguientes. Pero no todo se vió durante el domingo**, ya que en su víspera, la prueba de clasificación y las dos series dejaron **también sobre el tapete bastante material para el análisis.**

MOURAS EN LA POLE

Si bien **Roberto Mouras** dejo impresa con ese 1m56s67 su superioridad en la prueba de clasificación, esas escasas 70/100 que lo separaron de **Oscar Angeletti** fueron la primera puntada de lo que posteriormente se veria. Lo que no admitía dudas, era que cualquiera de los que habían ocupado los siete primeros lugares estaba para ganar, aunque las dos series fueron aportando más interrogantes aun, ya que si bien desapareció **Jorge Oyharart**, luego del toque con Mouras, el Ford de **Marcos** recogió su posta, lo mismo que **Oscar Aventín**.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿SE DEVELA LA INCOGNITA

De haber permanecido tanto Satriano como Oscar Aventín, no cabe duda, que la carrera habría tenido otro matiz, aunque de todos modos, el planteo sin esos protagonistas fundamentales igual adquirió caracteres lindantes con la incertidumbre. Esteban Fernandino "heredó" la punta, aunque poco a poco Oscar Angeletti se le acercaba. El "Chango" aguantó más que decorosamente, pero allá por mitad de carrera, Angeletti lo pasó limpiamente, con una claridad y una diferencia de velocidad asombrosa.

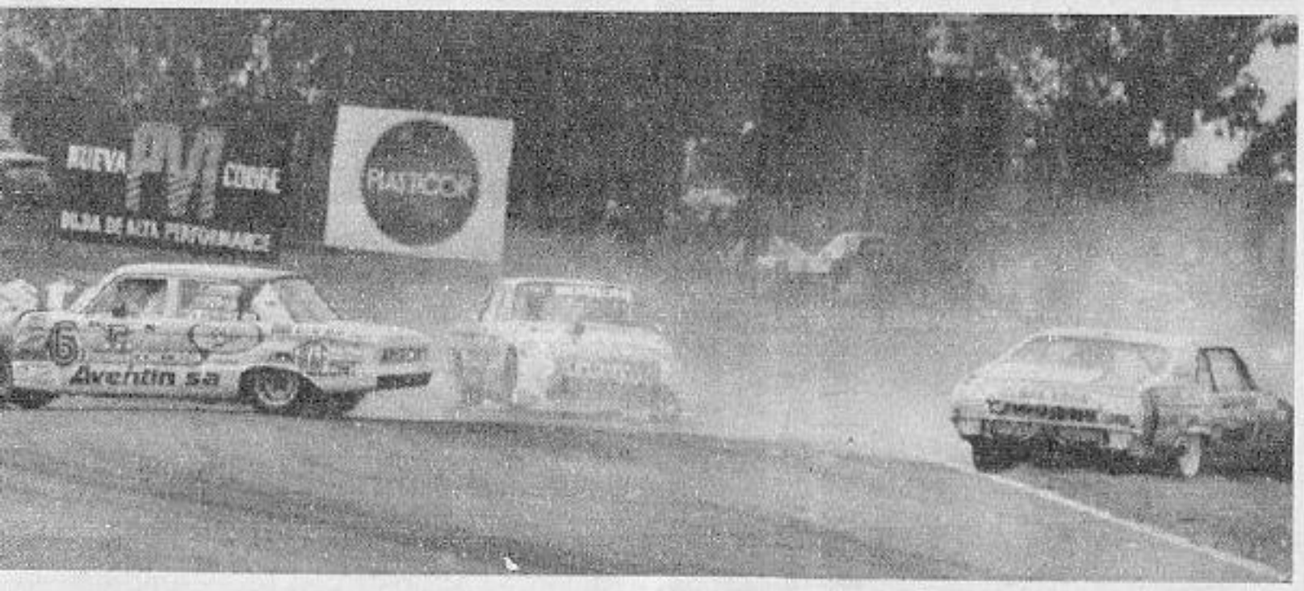
Creemos que fue una "jugada" a todo o nada, ya que Angeletti, quien había partido en cuarta fila y con algún problema en los frenos, insinuó una remontada hasta ponerse a la cola de Fernandino. Y como los números no dejan mentir, aquí los exponemos: En la cuarta vuelta, cuando Angeletti quedó segundo, la diferencia que lo separaba del "Chango" era de 3s16 y en el giro 9 (el previo al sorpasso) se achicó a 36/100. No quedaba duda de que la diferencia de rendimiento era notable y Angeletti se jugó a "plata o nada".

Pero la cosa no para allí, ya que detrás de Angeletti y Fernandino, De **Benedictis y Castellano protagonizaban otro duelo excepcional**. Y cabe aquí mencionar el trabajo desplegado por "Johnny", quien luego de partir en la fila 16, pasó decimosegundo en la primera vuelta, escalando a partir de ese momento en forma increíble. Séptimo en la tercera vuelta, y afianzado en el tercer puesto luego del toque entre Aventín y Satriano. Allí empezó su duelo con Castellano, del que no salió airoso ya que en la ronda final entró algo desacomodado en la "ese" y el derrape le costó el tercer puesto.

Así Oscar Angeletti llegó a su primera victoria en el Turismo Carretera de una manera contundente, que no admite ningún tipo de dudas. En la pista demostró ser el más apto dentro de un lote donde nadie escondió nada a la hora de la verdad. Ya en las carreras de San Lorenzo y Santa Teresita estuvo "ahí", mostrando su intención de ganar. Y no se le dió exclu-









***EL TOQUE POLEMICO**. Esta secuencia muestra a Satriano y a D. Aventín apuntando hacia el pasto, mientras Fernandino busca el resquicio para filtrarse en la punta de la carrera (arriba). El Ford para la izquierda, el Chevrolet para la derecha y el "Chango" encontró el agujero (medio). De Benedictis en primer plano lapando a Satriano, cuyo auto sufrió la rotura de la cañonera. Aventín sigue cruzado y Morresi lo esquiva (abajo). Todo sucedió en la cuarta vuelta, allí quedaron desparramadas las ilusiones de Satriano y Aventín, dos protagonistas fundamentales en la carrera. Otra más para el grueso libro del duelo Ford-Chevrolet..*

FORMULA TRES ALEMANA

OTRA FRUSTRACION DE ROSSO

El circuito de Erding, ubicado a 30 km de Munich, es un trazado de 2.540 metros relativamente simple si tenemos en cuenta que se trata de un rectangulo que posee cuatro curvas de noventa grados y una chicana en la recta opuesta. Pero este circuito, emplazado dentro de una base aérea militar, es uno de los clásicos que se abren solamente los sábados y domingos, y por lo tanto no permite probar previamente los detalles de la puesta a punto de los autos.

La primera tanda de clasificación, el sábado por la mañana, se llevo a cabo con una temperatura muy elevada, fruto de la ola de calor que azota a toda Europa. En estas condiciones, para los treinta minutos de esa tanda **Victor Rosso** usó una puesta a punto similar a la que había utilizado en Nurenberg porque éste es un circuito corto de características parecidas. Victor notó en esos ensayos 200 vueltas menos en el motor con respecto a las 6.000 que son normales en los **Volkswagen** preparados por **Spiess**. De todas maneras, el tiempo no fue bueno ya que marcó el undécimo registro a 1s25 del mejor, que fue el suizo **Gregor Foitex**, que en Dallara-Spiess hizo un tiempo que sorprendió a todos.. El tema es que el suizo pasó la chicana atrás de otro competidor que había evitado el obstáculo, y el oficial deportivo que estaba en ese lugar no tomó nota del segundo auto que hizo esa maniobra y que era justamente el de Foitex, "dueño" así de una marca espectacular.

Para la segunda tanda se procedió a una revisión del motor, no obstante lo cual no se pudo hacer mucho porque se necesitaba sacar la tapa de cilindros y ya no había tiempo. Así las cosas, "Vichín" la hizo con el motor en similares condiciones, y más tarde se comprobaría que el problema tenía su origen en válvulas torcidas, tal vez por alguna exigencia desmedida durante la misma competencia en la que triunfó hace un par de semanas.

Poner el auto más blando, cambiar ciertas relaciones (segunda, tercera y cuarta) fueron algunas de las modificaciones que se realizaron en el auto del argentino para la segunda tanda. Pero en la tarde la pista estaba más lenta que a la mañana, y nadie pudo mejorar su tiempo, salvo nuestro compatriota que fue el único de los once primeros clasificados de la tanda de la mañana, que por la tarde mejoró. Pero eso le alcanzó solamente para subir del 11° al 8° lugar, a 97/100 del mejor tiempo. Por el estado de la pista no tenía sentido usar para esa sesión un juego de gomas nuevas. La única tranquilidad para el equipo de Schubel fue que junto con Foitex y Nissen habían sido los más veloces de esta segunda sesión.

Segunda tanda, por otra parte, que tuvo dos accidentes muy importantes. Uno fue el del español **Alfonso De Vinuesa**, que chocó en la chicana y destrozó la parte trasera de su chasis Reynard, y el otro, el de **Manuel Reuter**, que había clasificado muy bien (sexto tiempo) pero en la última curva su coche tocó una de las balizas del aeropuerto, levantó vuelo y cayó de punta. Además de los destrozos que sufrió su Martini-Spiess, el piloto alemán se fracturó el tobillo, lesión que le impidió correr el domingo.

Tras esta tanda, y volviendo a Rosso, se revisó el motor y se comprobó lo de las válvulas torcidas. Se llevó la tapa de cilindros a reparar a Stuttgart, donde tiene el cuartel general Spiess, pues no había motor de reserva (fue utilizado el viernes por la noche para cambiar el del austriaco Martin Ragginger, compañero de equipo de Victor). El domingo por la mañana, antes de las pruebas, ya estaba el motor listo. Pero los ensayos matinales verificaron que el auto seguía sin funcionar, impidiendole a Rosso estar en los tiempos de Foitex (que tiene el mismo chasis y el mismo motor). Se dieron cuenta de que la nueva suspensión que hacía al auto más largo entre ejes, en este circuito de Erding no servía. Así las cosas, se volvió a la suspensión original previa a Norisring, acortando la distancia entre ejes.

No obstante, un par de horas antes de la carrera se desató una gran lluvia que cambió todo el panorama. A ella se le sumaron fuertes ráfagas de viento y descenso de la temperatura. Con un retraso de una hora, la carrera se largó bajo intensa lluvia.

Victor tenía un buen lugar en la grilla: cuarta fila y los dos competidores que debían largar delante de él (Reuter, que no iba a participar, y De Vinuesa, que volvió a accidentarse el domingo por la mañana) le habían dejado dos espacios libres.

Largó muy bien el argentino, colocándose 3° detrás de Foitex y **Kristian Nissen** (éste último, el "cuco" del Campeonato) y delante de Bernd Schneider. En realidad, una largada excelente para Victor. Durante cuatro vueltas se mantuvieron estas ubicaciones, pero en el giro número cinco Vichín hizo un semitrompo que aprovechó Schneider para pasarlo. Ahora cuarto, el negocio del argentino parecía ser tratar de sumar puntos para el Campeonato, que es lo que está necesitando.

A mitad de carrera no se habían producido variantes: Foitex tenía una diferencia interesante con respecto a Nissen; Schneider lo acosaba a éste, pero muy pronto las cosas se estabilizaron en ese orden. Y, lamentablemente, en la vuelta 20, Rosso, molestado por un competidor rezagado que no le dio paso, en la misma chicana provocó un nuevo trompo del Dallara-Spiess-Audi que impactó contra los neumáticos que la demarcan, inutilizando todo el sector delantero de la máquina y acabando con la carrera del argentino.

Clasificación final: 1ro.) Gregor Foitex (Dallara-Spiess VW) 37m52s44/100 a 128,764 km/h, 2do.) Kris Niessen (Ralt-Volkswagen RT30) a 10s01/100; 3ro.) Bernd Schneider (Reynard-Spiess-VW) a Neuberger (Martini-Spiess) a 43s57/100; 5to.) Peter Zakowski (Ralt-Volkswagen) a 44s06/100; 6to.)Artur Deutgen (Ralt-VW) a 53s20/100.

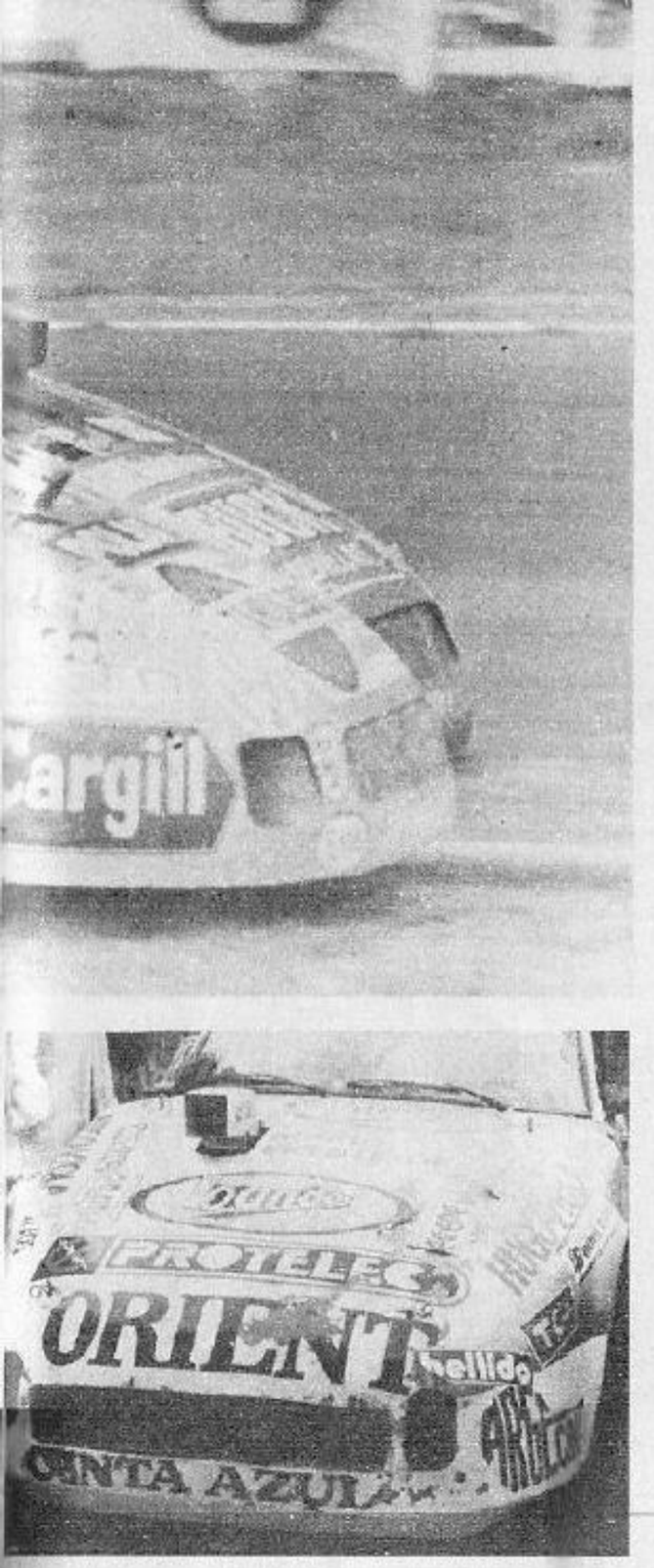
Récord de vuelta: Foitex en 1m09s13/100 a 132,273 km/h en la 20ª.

Posiciones en el campeonato: Nissen, 58; H.P. Kaufmann, 47; Schneider, 36; Reuter, 33; W. Kaufmann, 31; Foitex, 24; Ragginger, 22; Rosso y De Vinuesa, 20.

Próxima fecha: domingo 13 de julio en Zeltweg, Austria. El equipo de Rosso hara ensayos privados en este circuito martes y miércoles de esta semana.

Néstor Palmetti
(Desde Alemania)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En una misma línea Castellano y De Benedictis, otro de los duelos que mostró esta carrera. Castellano fue tercero aunque no estuvo conforme con el rendimiento de su Dodge, que careció de adherencia. El "Johnny" estaba para ocupar su lugar, pero en la última vuelta entró desacomodado a la "ese" del Ciervo, derrapó y quedó un escalón más abajo que el "Pincho"

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Roberto Mouras: Rompió un balancín.
Antonio Aventín: Rompió un pistón.
Juan De Benedictis: En la "ese" salió desacomodado y derrapó en el último giro, cuando estaba peleando el tercer puesto con Castellano.
Eduardo Marcos: Le pegaron por todos lados.
Carlos Saiz: Rompió una goma a causa de un toque.

DESARROLLO

Primera Serie: Fernandino no tuvo inconvenientes en conservar la punta desde la largada hasta el final. Detrás suyo, el duelo entablado entre Mouras y Morresi quedó al final en poder del campeón, mientras que por su parte, Polinori realizó una interesante remontada desde atrás hasta llegar en sexta posición.
Segunda Serie: En un trámite más estable que el de la serie anterior, Castellano pudo imponerse, luego de ser escolta de De Benedictis durante seis vueltas. Por su parte, la fila india que se formó en la primera curva no sufrió variantes hasta el final.
FINAL: Satriano largó desde la segunda fila y tomó la punta hasta que en la cuarta vuelta quedó afuera junto con Oscar Aventín.
Angeletti, que en el primer giro estaba séptimo, tardó dos vueltas para colocarse a la cola de Fernandino quien había heredado la punta. Detrás de ellos ya estaba De Benedictis que se había constituido en la atracción hasta ese momento luego de una espectacular largada. De allí en más, el "Chango" comenzó a sentir los embates de Angeletti que lo superó, con facilidad y con el resto suficiente para no ser incomodado hasta el final. El segundo duelo fue por demás interesante, porque cuando el tercer puesto parecía de Johnny, Oscar Castellano se quedó con el tercer escalón del podio.

Marcelo Armentano

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Oscar Angeletti: "Este triunfo no es sólo mío, sino de toda la gente del equipo, de Palagani, de Berdejo... Yo sólo puse el manejo, que es el 20% de todo el engranaje, y cualquiera que se hubiese subido al auto, hoy ganaba. Fue una linda carrera, nos respetamos todos y Fernandino es un señor dentro de la pista. ¿A cuántas vueltas anduvo el motor?... Lo llevé a 9.000 rpm ¡y no se rompió!... Anduvo una barbaridad".

Esteban Fernandino: "Angeletti me pasó porque su auto andaba fuerte, muy fuerte, y no pude hacer nada más".

Oscar Castellano: "Desde el viernes que tuve problemas de suspensión. El auto no se tenía correctamente, le faltaba adherencia".

Juan De Benedictis: "De repente, al frenar comencé a notar una vibración en el diferencial y por eso tenía que frenar bastante antes".

Osvaldo Morresi: "No conté con la potencia necesaria, y, además, la pista estaba muy sucia, lo que me complicó aún más el panorama".

Jorge Oyhanart: "El sábado, Mouras me apretó y me fui al pasto, cuando estaba esperando para volver a la pista, Gardinalli se me vino encima y... ¡mirá como quedó la trompa del Ford!".

EL TOQUE DE LA POLEMICA

Transcurrían apenas cuatro vueltas de la final y la carrera aún no había entrado en calor. Al afrontar la chicana de Ascari, Emilio Satriano, a la sazón puntero, efectuó un trompo y va al pasto, e igual suerte corre Oscar Aventín, por entonces escolta. De ahí, Satriano se dirigió a los boxes, en tanto que Aventín se recompuso y continuó en carrera, aunque por supuesto muy lejos de la punta. Ese toque privó a la carrera de lo que pudo ser un ingrediente más. Pero vayamos a la opinión de los protagonistas.

Satriano: "**Tuve una largada excelente... La hice en el momento justo y el auto no me patinó, por eso pude hacerme de la punta. En la vuelta en cuestión, poco antes de llegar a la chicana, le llevaba unos cuarenta o cincuenta metros a Aventín y a Fernandino, pero de repente, mientras el "Chango" había disminuído su marcha, el auto de Oscar me pega en el flanco trasero izquierdo rompiéndome la cañonera. No voy a hacer ningún tipo de denuncia, pero sólo pregunto: ¿cómo hizo para descontarme esos cuarenta o cincuenta metros en la frenada?**".

O. Aventín: "**Hice una largada limpia y me pude filtrar en el segundo lugar. Estaba detrás de Emilio y al llegar a la chicana la trompa de mi Ford estaba a la altura de la mitad de su Chevrolet. Me quedé un poco para dejarle espacio pero de repente me mandó para adentro. ¿Qué yo fui quien lo tocó? Mirá... allá está el auto, fijate si la trompa tiene algún daño. Está enterita**".

En efecto, no había ningún indicio en la trompa del Ford número 6, que sí mostraba huellas en la parte izquierda.

De todos modos, la clasificación quedó en suspenso, básicamente por este motivo, y por algunos otros roces. El Comisario Deportivo **Eduardo Pereyra**, recogió los informes de los veedores en el circuito y el tema será tratado en la semana, durante la reunión de la Comisión Directiva de la A.C.T.C. Un hecho lamentable, ya que además de servir de motivo para la polémica, dejó fuera de acción a dos protagonistas de lujo, con quienes la competencia habría ganado aún más emotividad. Y lástima también porque este duelo Ford-Chevrolet pudo definirse de otra manera, y no de esa forma...

ENRIQUE BENAMO



COMPETICION TEAM



En la mañana del domingo se terminó de armar un nuevo motor. En la serie, De Benedictis (que aquí se sumó al trabajo) había dañado tres pistones. Largó desde muy atrás y pronto estuvo peleando el tercer puesto con Castellano.

sivamente por obra y gracia de las circunstancias. Pero la tercera fue la vencida y tenga la seguridad de que mientras usted está leyendo esto, Oscar Angeletti aún estará viviendo la euforia de una victoria que tal vez debió llegar a un poco antes. Pero esperó, y como dice el refrán: "Tanto va el cántaro a la fuente..."

PATIO DE BOXES

¿SERA CIERTO? - Lo escuchamos en los boxes del Autódromo, y aunque no lo pudimos confirmar, lo "tiramos" como chimento: Aparentemente, **Ernesto "Tito" Bessone** quien colaborara con Oscar Angeletti en la puesta a punto del auto de éste, volvería al TC. ¿Con que auto?... Con uno que aún no había estrenado Jorge Cosma (Fallecido el año anterior en un accidente en Monte) y que además tendría como otro de sus pilotos a **Jorge Guiral**. ¿Será cierto?.

AUSENTE - Gustavo Degliantoni no estuvo presente durante el fin de semana. La causa la explicó así el piloto: "**El viernes se rompió el volante motor. Por ahora no corro... paro un tiempo y después veré...**"

FALLA - "Clasifiqué fallando, pero para la serie Oyhanat me prestó un distribuidor y un carburador y el rendimiento del auto mejoró". Lo dijo **Oscar Aventín**, antes de su toque con Satriano.

VELOCIDADES MAXIMAS - Fueron tomadas el sábado, durante las series por el sensor de **Carburando** y esto es lo obtenido: **Mouras y Castellano, 221 Km/h**; De Benedictis y Fernandino, **220**; Angeletti, Polinori y Oyhanart, **219**; Arrechea, **218**; Brescia, Satriano y Nesprias, **217**. Estos registros fueron tomados antes de la frenada de Ascari.

PISTON - Ese fue el elemento que rompió **De Benedictis** en su serie del sábado. Sin embargo, y en base a un esfuerzo del equipo, pudo contar con una planta motriz para la final. Otro de los que también hizo trabajar horas extras a la gente de su equipo fue **Julio Salgado**. El viernes rompió el motor y se trabajó durante toda la noche para que "Cholo" pudiera estar en la clasificación.

DEBUTANTES - Son **Tomás Ranalli, Mateo Amanzi, José Luis Dielsi, Alberto Moretti, Rubén Salerno, Mario Jaime y Roberto Oubiña**, los que aprobaron el examen de suficiencia el pasado 1° de julio.

GLORIA - En la butaca derecha del Dodge, **Juan de Benedictis** estuvo **Armando J. Ríos**, aquel animador constante del TC en la época de las cupecitas.

CLASIFICACION

Gran Premio "75° Aniversario Cuerpo de Tránsito de la Policía Federal Argentina" (A.C.T.C.). Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito N° 12 de 5.641,62 mts. 21 vueltas. Recorrido total: 118,474 km. 6/7/86.

Prueba de Clasificación: Mouras, 1m56s67/100, 173,880 km/h; Angeletti, 1m57s37; Oyhanart, 1m57s47; Castellano, 1m57s82; Satriano, 1m57s83; A. Aventín, 1m57s93; **Fernandino, 1m57s93**; Marcos, 1m58s11; Altuna, 1m58s18; O. Aventín, 1m58s30; Morresi, 1m58s33; De Benedictis, 1m58s33; Arrechea, 1m58s58; Roux, 1m58s65; M. Calamante, 1m58s87; Doumic, 1m59s01; Brescia, 1m59s77; Nesprias, 2m00s; Salgado, 2m00s03; Colabello, 2m00s15; Arana, 2m00s16; Doucret 2m00s61; Romero 2m00s63; Hernández, 2m00s85; Polinori, 2m00s86; Saiz, 2m00s88; Fiorda, 2m01s48; Alauri, 2m01s52; O. Lynn, 2m01s99; Occhionero, 2m02s41; Nani, 2m02s45; Costa, 2m02s57; Pachialat, 2m02s60; Apella, 2m02s61; Muñiz, 2m02s77; Deambrosi, 2m03s; Alcuaz, 2m03s11; Sanguinetti, 2m03s73; Benito, 2m04s87; Salerno, 2m05s07; C. Calamante, 2m05s25; Perlo, 2m05s41; Cardinali, 2m06s32; O. Navarro, 2m06s54; Luppi, 2m06s81; E. Rodríguez, 2m07s19; Ranalli, 2m07s26; Amanzi, 2m07s30; Spinello, 2m07s54; C. García, 2m07s78; Jaime, 2m08s90; Bravi, 2m08s91; Nathan, 2m11s15; Pecenti, 2m11s96; Aldana, 2m12s40; Nicieza, 2m12s70; Oubiña, 2m13s60; Dielsi, 2m19s80; Carullo, 17m02s01.

Primera Serie: Fernandino, 15m56s54/100, 8 vueltas; Mouras, 15m57s67; Morresi, 15m58s58; Satriano, 15m58s93; M. Calamante, 16m11s17; Brescia, 16m20s15; Arrechea, 16m27s30; Romero, 16m36s99; Altuna, 16m43s12; Nani, 16m43s70; Salgado, 16m44s22; Muñiz, 16m51s47; Luppi, 16m52s57; Spinello, 16m54s88; Fiorda, 16m56s43; Pacchialat, 16m58s36; C. Calamante, 17m20s46; Ranalli, 17m21s63; Lynn, 17m44s99; Oubiña, 17m14s18,7; M. Jaime, 5; Aldana y Moretti, 4; H. Benito, 1.

No registraron paso: Oyhanart, Cardinali y Nathan.

Promedio del ganador: 169,860 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la tercera vuelta en 1m58s49/100 a un promedio de 171,392 km/h.

Segunda serie: Castellano, 15m59s56/100, 8 vueltas; Marcos, 16m03s07; Angeletti, 16m04s95; A. Aventín, 16m06s35; O. Aventín, 16m07s47; Doumic, 16m11s95; Roux, 16m21s59; Saiz, 16m27s24; Alauri, 16m27s89; Doucret, 16m28s72; Nesprias, 16m29s76; Hernández, 16m34s53; Occhionero, 16m39s58; Apella, 16m43s09; De Benedictis, 16m57s40; Sanguinetti, 17m15s36; Salerno, 17m15s85; Costa, 17m19s21; Amanzi, 17m20s10; C. García, 16m19s61, 7; Dielsi, 18m11s89, 7.

Promedio del ganador: 169,324 km/h.

Record de vuelta: Castellano en la segunda vuelta en 1m58s31/100 a un promedio de 171,653 km/h.

FINAL

POS.	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	6	Oscar **Angeletti**	Dodge	**41m57s54/100**	21
2°	177	Esteban Fernandino	Ford	41m58s55	21
3°	3	Oscar Castellano	Dodge	42m1os23	21
4°	4	Juan De Benedictis	Dodge	42m18s14	21
5°	5	Osvaldo Morresi	Chevrolet	42m20s52	21
6°	17	Mariano Calamante	Chevrolet	42m38s71	21
7°	7	Antonio Marcos	Ford	42m41s72	21
8°	19	Pedro Doumic	Dodge	42m46s37	21
9°	6	Antonio Aventín	Ford	42m46s38	21
10°	42	Marcelo Polinori	Chevrolet	43m10s36	21
11°	137	José M. Romero	Dodge	43m1os70	21
12°	23	Juan Nesprias	Dodge	43m27s53	21
13°	107	Jorge Roux	Dodge	43m30s17	21
14°	47	Héctor Pacchialat	Dodge	43m4os18	21
15°	41	Carlos Nani	Chevrolet	42m00s59	20
16°	27	Osvaldo Lynn	Chevrolet	42m06s39	20
17°	59	Julio Salgado	Dodge	42m10s31	20
18°	50	Osvaldo Luppi	Ford	42m22s83	20
19°	142	Oscar Spinello	Dodge	42m26s94	20
20°	52	Carlos Calamante	Dodge	42m31s95	20
21°	71	Enrique Sanguinetti	Chevrolet	42m35s95	20
22°	156	Rubén Salerno	Dodge	42m4os35	20
23°	43	Francisco Altuna	Dodge	44m00s84	20
24°	16	Carlos Saiz	Ford	43m56s12	19
25°	21	René Ducret	Ford	37m42s81	18
26°	36	Arturo Costa	Chevrolet	35m31s19	17
27°	12	Gustavo Brescia	Dodge	30m41s50	15

No se clasificaron. Carnevale, 13; Alauri, 9; R. Muñiz y Ranalle, 7; Satriano, A. Aventín, Fiorda y Oubiña, 4; Apella, Mouras, 2; L. Hernández y Arrechea, 1.

Promedio del ganador: 161,346 km/h.

Record de vuelta: Angeletti en la quinta vuelta en 1m58s42/100 a un promedio de 165,356 km/h.

NOTA: Esta clasificación está en suspenso.

Posiciones en el Campeonato (disputadas ocho competencias): **Castellano, 133,50 puntos**; De Benedictis, 126; Angeletti, 120; Morresi, 110,50; Satriano, **99**; M. Calamante, 95; Fernandino, 71; Doumic y Marcos, 64,50; O. Aventín, 60,50; A. Aventín, 59; Oyhanart, 58,50; Caparros, 50,50; Alauri, 35,50; Romero y Roux, 13; Luppi, 9,50; Paoluucci y Reynoso, 8; Gardinalli y Torrens, 7m,50; Landa, 7; Blanco, Mazzacane y J. Spinelli, 6,50; Carelli, 5,50; Muñiz, 5; Polinori, 5; Mouras, 4,50; Apella, 4; Brescia, Nesprias, Pacchialat y Nani, 3,50; Bressano, Delconte, Pedrigo, Pinocchio, A. Fernández, J. García, Goyeneche, Jazmín, Loloco, Malisia, Palazzo, Urquiza, Salgado, O. Spinello y C. Calamante, 2; Derry y Degliantoni, 1,50; Sanguinetti, Salerno, Altuna, Saiz, Ducret y Costa 1.

Próxima competencia: El 3 de agosto en 25 de Mayo.

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora — unico en la zona sur).
* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.
* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA

40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 — (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPES TECNICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

DISTRIBUIDORES

SCAPES TECNICOS ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

SCAPES TECNICOS ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

SCAPES TECNICOS ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250. - BAHIA BLANCA
TEL. 091-28191/44588/24733

SCAPES TECNICOS ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
V. GDOR. GALVEZ (STA FE)
TEL: 041-921483

SCAPES TECNICOS ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

HORACIO

AMORTIGUACION

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

Fábrica, Administración,
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464,
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489



GA-TA

IMPORTADORES



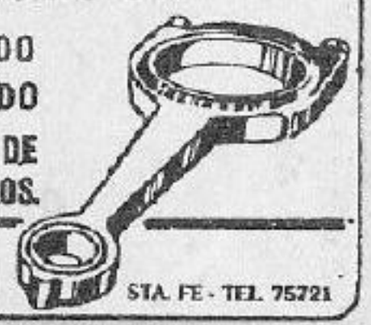
CANGALLO 1314/24
1030 – CAPITAL FEDERAL
Teléfonos 87-4341/7049/9909/8610

GA-TA

Para avisos:
H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

FORMULA ONE

- TRAJES ANTIFLAMA
- CAPUCHAS
- GUANTES
- BOTAS
- CASCOS

Envios al interior
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4808

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS WALTRAC 10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

ENTREGA A DOMICILIO · ENVIOS AL INTERIOR 824-4229

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 3153) Villa Bosch. TEL. 769-1304

ATENTI MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS ¡¡HUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION



SANY S.R.L.

TEL. 955-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.

(Hnos. de Pueyrredón 2195 esq. Fte. Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

ALFREDO LOPEZ

LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C.2000 ● F.R.A. Turismo clase 2 y categorías zonales

- Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico Automotor - Para máquinas viales.
- Equipos para competición inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
- Afinación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

AV. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842), MONTE GRANDE. BS. AS.

BUTACAS AVANT



SIMIL sparco

Fabricada en Fibra de vidrio

PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envíos al Interior

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOURON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

TULIO CRESPI

TIENE PARA USTED DESDE UN SPIAGGIA A TODO LO QUE NECESITE PARA CUALQUIER AUTO DE CARRERA...



KIT SPIAGGIA, EL AUTO DEL VERANO

☆ Radiadores de aluminio (aceite y agua) ☆ Amortiguadores regulables. ☆ Tomas dinámicas ☆ Espirales ☆ Rótulas ☆ Protectores de carter para rally. ☆ Criques de acción rápida ☆ Cinturones de 4 y 5 hebillas para todas las categorías ☆ Pastillas de Freno, discos y mordazas ☆ Cañerías flexibles blindadas para freno y aceite

☆ Llantas para Fórmula Renault ☆ Ruedas Argentinas delanteras: ≠ 44, traseras: ≠ 52. ☆ Ruedas de alineación ☆ Caballetes ☆ Sillas para tomar tiempo. ☆ Datsun ≠ 280. Trompas: ≠ 104 y Baberos: ≠ 17 ☆ Fórmula Renault: en 5 cuotas obtenga su T. 23 y en 4 cuotas también adquiera su Tryler.

TULIO CRESPI
SANTOS DUMONT 4811 (1427). CAP. TEL.: 854-9144

CORSA

Jorge Maggi
ALFA ROMEO GTV 2000
DE TURISMO Clase 3

Foto: Enrique Blanco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com